Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 228

Projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka

Rapport d'enquête et d'audience publique

Juillet 2006

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISBN-13 : 978-2-550-47530-9 (version imprimée)
ISBN-10 : 2-550-47530-5 (version imprimée)
ISBN-13 : 978-2-550-47531-6 (PDF)
ISBN-10 : 2-550-47531-3 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 13 juillet 2006

Monsieur Claude Béchard
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka. Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 13 mars 2006, était sous la responsabilité de M. Qussaï Samak, appuyé par M^me^ Lucie Bigué ayant agi à titre de commissaire.

Au terme de ses travaux, la commission conclut que des considérations importantes de sécurité militent en faveur du projet et, de ce fait, elle juge le projet justifié. Par ailleurs, s'appuyant sur les valeurs auxquelles la *Loi sur le développement durable* fait référence, la commission est d'avis que l'autorisation du projet doit être assortie d'une condition stipulant que l'exploitation normale du service ne conduise pas à des débordements de véhicules en attente sur les voies publiques à Hudson et Oka.

Par contre, la commission ne peut souscrire à l'idée de prolonger les heures d'ouverture du service pendant la saison d'activité. Tenant compte du caractère résidentiel de la zone accueillant le service du côté de Hudson, la commission est d'avis que les heures de service actuellement en vigueur devraient demeurer les mêmes.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le président,

William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 11 juillet 2006

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous soumets le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka.

À la lumière de la consultation publique et de son analyse, la commission conclut que des considérations importantes de sécurité militent en faveur du projet. De ce fait, la commission estime que le projet est justifié. Par contre, la commission ne peut souscrire à l'idée du promoteur de prolonger les heures d'ouverture du service pendant la saison d'activité. Tenant compte du caractère résidentiel de la zone accueillant le service du côté de Hudson, la commission est d'avis que les heures de service actuellement en vigueur devraient demeurer les mêmes.

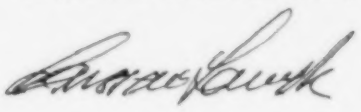
La commission note également que les inconvénients que déplorent les résidants de Hudson sont liés à la présence du service, à son exploitation actuelle et à son évolution dans le temps. De plus, la commission est d'avis que ces inconvénients sont tributaires de facteurs d'ordre principalement démographiques et géographiques. Par conséquent, la commission est persuadée que le projet n'aurait pas en soi de conséquences en ce qui concerne ces inconvénients dans la mesure où les heures d'ouverture actuelles soient maintenues.

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

La commission estime par ailleurs inacceptable que l'exploitation du service en question puisse conduire à des débordements de véhicules en attente sur les rues de la ville de Hudson. Ainsi, la commission est d'avis que l'autorisation du projet doit être assortie d'une condition stipulant que l'exploitation normale du service ne conduise à aucun moment à des débordements de véhicules en attente sur les voies publiques à Hudson et Oka.

Le président de la commission,



Qussaï Samak

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et opinions des participants 11

La traverse et son rôle dans le réseau routier 11

La traverse et son importance économique, culturelle et patrimoniale 12

La sécurité des traversiers 13

Le trafic dans les rues de Hudson 14

La sécurité publique 15

La qualité de l'air et le bruit 16

La dévaluation des maisons 17

Les conséquences éventuelles pour les finances publiques 17

Le lac des Deux Montagnes et le milieu naturel 18

Le paysage 20

Le potentiel archéologique 22

Chapitre 2 Le contexte et la justification du projet 23

Le contexte régional 23

La démographie 23

La géographie et le réseau routier 24

La fréquentation de la traverse 25

L'utilité relative de la traverse 26

Les retombées socioéconomiques de la traverse 29

La justification du projet 30

L'importance du service de la traverse d'Oka 30

Les carences constatées en matière de sécurité 31

Le projet de modernisation 32

Chapitre 3 Les répercussions du projet 35

Le milieu naturel 35

La qualité de l'eau 35
La faune 36
Les émissions atmosphériques 38
La qualité de vie des résidants 39
Le débordement des véhicules sur les voies publiques 39
La qualité visuelle du milieu 45
Chapitre 4 Le service de la traverse et la ville de Hudson 49
La répartition des avantages et des inconvénients 49
De l'équité et de la solidarité sociale en question 50
Conclusion 53
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 55
Annexe 2 La documentation 63
Bibliographie 77

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La localisation régionale du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka 5

Figure 2 Représentation du modèle de traversier actuel à la traverse d'Oka de même que celui proposé dans le cadre du projet 7

Figure 3 Simulation visuelle de l'aire d'embarquement à Oka à la suite de la réalisation du projet 7

Figure 4 Simulation visuelle de l'aire d'accueil à Hudson à la suite de la réalisation du projet 9

Figure 5 Simulation visuelle de l'entreposage hivernal des traversiers sur la rampe de halage à Hudson 9

Tableau 1 Émissions annuelles de gaz carbonique et de trois polluants atmosphériques 38

Tableau 2 Heures d'ouverture de la traverse 40

Introduction

Le 9 février 2006, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique concernant le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka sur les territoires de la ville de Hudson et de la municipalité d'Oka par Traverse Oka inc. Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui établissent un processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. Le mandat, d'une durée maximale de quatre mois, a débuté le 13 mars 2006.

Préalablement à ce mandat, le Ministre avait reçu, le 16 juin 2004, un avis de projet de la part du promoteur et, le 15 mars 2005, l'étude d'impact du projet. Par la suite, celle-ci ayant été jugée recevable, le Ministre a demandé au BAPE de tenir une période d'information et de consultation publiques comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Celle-ci s'est déroulée pendant une période de 45 jours, soit du 22 novembre 2005 au 6 janvier 2006. Au cours de cette période, deux séances d'information ont été organisées par le BAPE, soit le 5 décembre 2005 à Hudson et le 6 décembre 2005 à Oka. Durant cette période, sept requêtes d'audience publique ont été adressées au Ministre. Après réception du mandat d'audience publique, le président du BAPE a constitué une commission dont les constations et l'analyse à propos dudit projet sont présentées dans ce rapport.

Lors de la première partie de l'audience, la commission a tenu trois séances publiques à Hudson les 27 et 28 mars 2006. Pour ce qui est de la seconde partie de l'audience, la commission a reçu 32 mémoires écrits et 9 mémoires verbaux, dont 23 lui ont été présentés au cours des séances publiques tenues à Hudson le 24 avril 2006 et à Oka le 26 avril 2006.

Le projet

Le service de traversier sur le lac des Deux Montagnes entre Hudson et Oka, en exploitation du printemps à l'automne depuis 1909, offre une option de trajet aux automobilistes et cyclistes se déplaçant entre les régions des Laurentides et de la Montérégie (figure 1). Depuis 1993, le nombre de passagers a augmenté de façon importante et ce lien fluvial est considéré par le ministère des Transports comme complémentaire au réseau routier. C'est d'ailleurs en soutien à ce service que le

Ministère a réalisé, à l'automne de 2005, le dragage du chenal utilisé par les traversiers, un projet autorisé par le Conseil des ministres à la suite de l'audience publique sur le projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes tenue par le BAPE en 2003 (BAPE 2003, rapport 180).

Le service de traversier est actuellement assuré par un système de barges tirées par de petits bateaux remorqueurs (figure 2). Les bateaux remorqueurs, barges et rampes d'embarquement sont soit rendus à la fin de leur vie utile, soit en état de non-conformité aux normes de Transports Canada.

Le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka consiste en la construction de débarcadères fixes sur chacune des rives et en l'utilisation de traversiers autopropulsés. Une rampe d'accès fixée sur une culée de béton en rive serait ainsi construite à Oka et à Hudson. Deux piliers en eau permettraient d'ajuster la rampe en fonction du niveau du lac. La structure d'embarquement aurait une largeur de 16,7 m, une longueur de 25,8 m et une hauteur de 5 m (figure 3). Un pilier à Hudson et un mur à Oka seraient aménagés afin de permettre une meilleure stabilisation des traversiers au moment de leur accostage.

Le service de traversier serait assuré par deux bateaux de 36 m de longueur de coque et d'une largeur de 10,6 m (figure 2). Chaque traversier pourrait accueillir 18 véhicules de type automobile, camionnette ou motocyclette. Avec une vitesse maximale de 10 nœuds (18,52 km/h), chaque bateau pourrait effectuer de quatre à cinq traversées à l'heure. Les deux traversiers transporteraient donc entre 144 et 180 véhicules à l'heure, pour une moyenne de 160.

Du côté de Hudson, trois voies d'accès réaménagées et pavées serviraient à l'embarquement et une, à la sortie des véhicules. Deux voies réservées aux piétons et aux cyclistes seraient également aménagées (figure 4). Du côté d'Oka, l'espace réservé aux véhicules ne serait pas modifié, mais la guérite d'accueil serait déplacée.

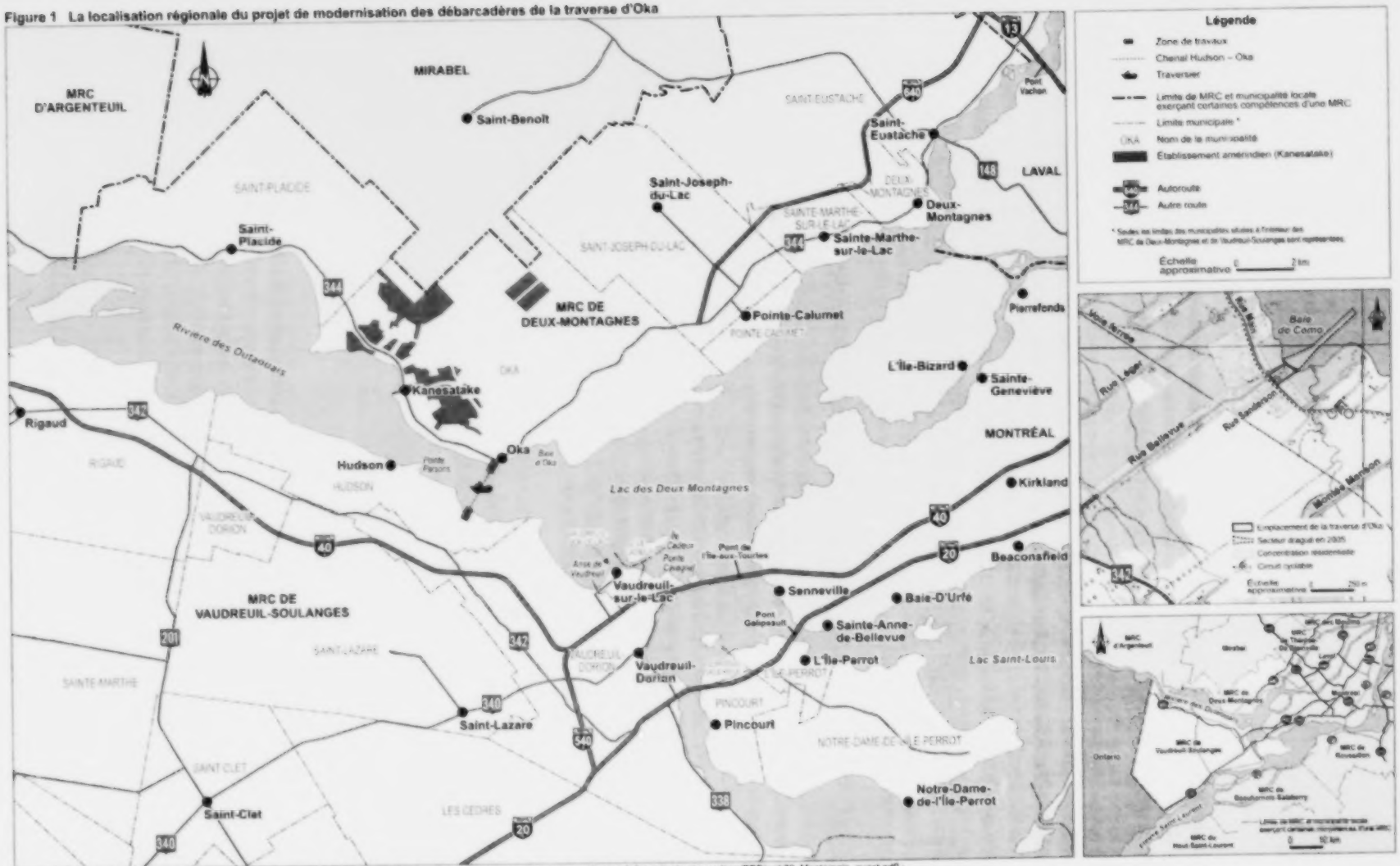
Afin de permettre l'entretien des traversiers et leur entreposage en hiver, une nouvelle rampe de halage serait aménagée du côté de Hudson. La structure aurait une largeur de 7 m et une longueur de 143 m, dont 44 m seraient émergés et 99 m, immergés. L'implantation de conifères de grande taille est prévue de façon à créer un écran visuel et amoindrir l'impact visuel des traversiers entreposés en hiver (figures 4 et 5).

Le projet propose également d'augmenter les heures de service de la traverse d'Oka. Ainsi, advenant la réalisation du projet, la traverse serait en activité de 6 h à 22 h d'avril à juin et de septembre à décembre, et de 6 h à 24 h en juillet et août. Toutefois, l'heure d'ouverture serait 7 h le dimanche.

Le promoteur prévoit réaliser les travaux entre octobre et décembre 2006, à la fin de la saison normale d'activité de la traverse. Les travaux en milieu hydrique devraient durer environ huit semaines, auxquelles il faudrait ajouter un mois pour les autres travaux.

Le coût des infrastructures terrestres du projet est estimé à 2 M$ et le budget pour l'ensemble du projet serait d'environ 8 M$.

Figure 1 La localisation régionale du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka

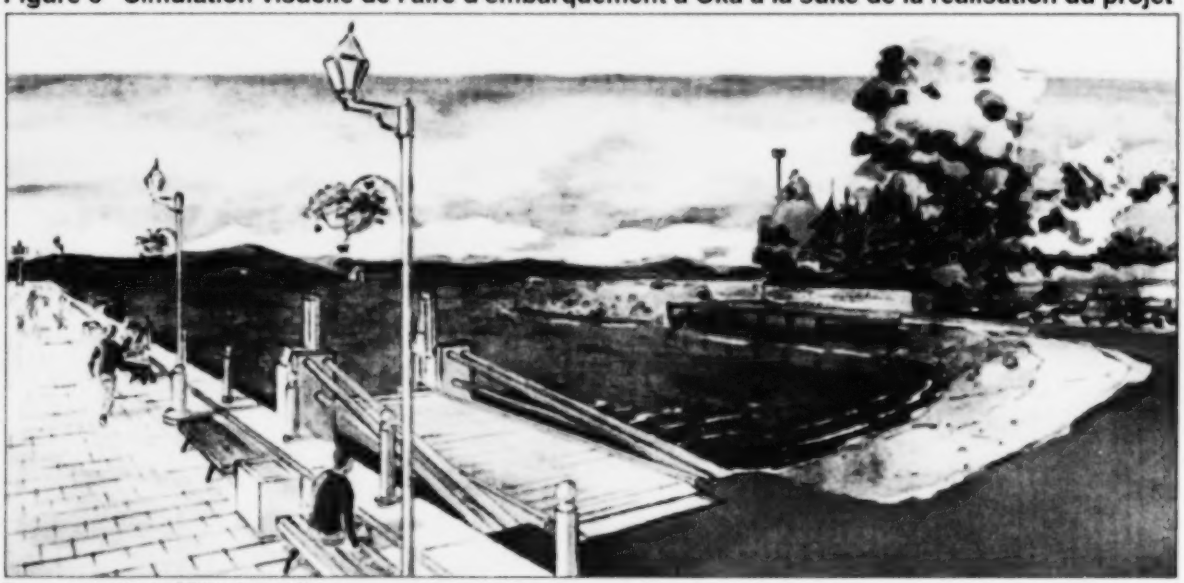


Sources : adaptée de PR3.1, figures 1 et 5 ; carte routière du ministère des Transports [en ligne (9 mai 2006) www.mtq.gouv.qc.ca/images/information/carte_routiere/PDF/web20_Monteregie_ouest.pdf] ; carte du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (6 juin 2006) www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_15.pdf et www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_16.pdf]

Figure 2 Représentation du modèle de traversier actuel à la traverse d'Oka de même que celui proposé dans le cadre du projet

Source : adaptée de PR3.1, figure 3a.

Figure 3 Simulation visuelle de l'aire d'embarquement à Oka à la suite de la réalisation du projet



Source : adaptée de PR3.1, figure 13.

Figure 4 Simulation visuelle de l'aire d'accueil à Hudson à la suite de la réalisation du projet

Source : adaptée de PR3.1, figure 14.

Figure 5 Simulation visuelle de l'entreposage hivernal des traversiers sur la rampe de halage à Hudson

Source : adaptée de PR3.2, figure 7.

Chapitre 1 Les préoccupations et opinions des participants

Le présent chapitre constitue une synthèse des préoccupations, opinions et suggestions qui ont été exprimées au cours de l'audience publique. Elles portent principalement sur le bien-fondé du projet et, de façon particulière, sur l'importance relative d'un lien fluvial reliant Hudson et Oka dans le réseau de transport régional. Les opinions visent également les aspects économique, touristique et culturel de la traverse, de même que les répercussions de ce service commercial en zone résidentielle et sur le milieu naturel. Par ailleurs, la commission a jugé bon de fournir une traduction en français des propos tenus en anglais lors de l'audience et cités ci-après.

La traverse et son rôle dans le réseau routier

Des résidants de Hudson estiment que le traversier n'est pas un service essentiel puisqu'il n'est que saisonnier (M[me] Elisabeth A. Corker, DT1, p. 21 ; M. Jacques Bourgeois, DT1, p. 12 ; M[me] Susan McArthur, DT1, p. 9) :

> *I want to know whether [...] the ferry or the connection is actually an essential service, because I think this is an extremely important point.*
> (M[me] Lorraine D'Artois, DT2, p. 1)

> [Traduction] : Je veux savoir si [...] le traversier ou le lien est vraiment un service essentiel parce que je pense que cet élément est d'une extrême importance.

Par contre, plusieurs usagers de la traverse apprécient ce service, ayant pour point de départ différentes localités telles que Mirabel, Vaudreuil et Saint-Eustache, ainsi que des destinations variées à l'échelle régionale (Excellence Dodge Chrysler, DM22 ; M. Pierre Pilon, DM11 ; M[me] Ysabelle Gagnon, DM21 ; M. Rémi Lavoie, DM28 ; M. Marcel Souci, DM23 ; MM. Patrick Desilet et Daniel Dormoy, DM26 ; M. Jean-Guy Lalonde, DM6). Un participant précise à cet égard :

> Je suis un citoyen résidant de Mirabel. Agent manufacturier de profession, mon travail m'appelle à parcourir les différentes régions du Québec et de l'Est de l'Ontario. [...] [Le traversier] me permet de gagner du temps, en m'évitant d'emprunter l'autoroute 13, ce qui a aussi comme effet de soulager cette artère déjà très occupée aux heures de pointe.
> (M. Mario Stephenson, DM3)

D'autres soulignent l'utilité de la traverse pour les loisirs (M[me] Rose Marquis, DM4 ; M[me] Dominique Carrière, DM27 ; M[me] Mildred Broom, DM30). L'un d'eux précise à ce sujet :

> Depuis quelques années, nous avons l'habitude de fréquenter le camping Daoust de Hudson accompagnés de quelques autres familles. [...] Sans le service de traversier qui nous mène à destination de façon très efficace, nous n'aurions pas choisi de fréquenter plusieurs commerces de Hudson.
> (M. Ghyslain Lortie, DM8)

La traverse et son importance économique, culturelle et patrimoniale

Selon le côté des rives du lac des Deux Montagnes où l'on se situe, l'appréciation du lien de la traverse fluviale polarise les opinions.

Du côté nord du lac des Deux Montagnes, les participants à l'audience publique sont favorables de façon quasi unanime au projet de modernisation de la traverse d'Oka. À leurs yeux, celle-ci joue un rôle de premier plan dans l'économie et le développement de leur communauté (M[me] Marie-Claude Perreault, DT5, p. 33 ; MRC de Deux-Montagnes, DM31). Selon le maire d'Oka : « Il n'est donc pas exagéré de dire que le traversier Oka-Hudson constitue, en 2006, un levier économique vital pour l'ensemble des commerçants locaux ainsi que pour les industries récréotouristique et agrotouristique régionales » (M. Yvan Patry, DM14, p. 4).

Il en est de même pour le président du Conseil régional de l'environnement des Laurentides qui estime que ce lien centenaire est essentiel et doit être maintenu, car il constitue un patrimoine culturel majeur, un lien économique entre les deux rives, une partie intégrante du réseau routier interrégional et un mode de transport écologique (M. Jacques Ruelland, DT5, p. 25 et 26).

Le directeur général de Loisirs Laurentides approuve également le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka : « Ce service est essentiel à l'offre récréotouristique de la MRC de Deux-Montagnes et de la région des Laurentides » (M. Jacques Allard, DM25).

Quant à la présidente de la Société d'histoire d'Oka, elle affirme que la traverse d'Oka fait partie intégrante de l'identité de cette municipalité :

> [...] c'est un point de rassemblement important pour la vie sociale [...] Quand, au mois d'avril, le traversier se remet en marche, c'est le cœur même d'Oka qui se remet à battre. [...] C'est une force vive, une porte d'entrée pour notre communauté et pour notre région.
> (M[me] Réjeanne Cyr, DT5, p. 34 et 35)

Un autre participant estime que la traverse est indispensable au développement économique de la région (Pommes en fête, DM10, p. 2). Le porte-parole d'une entreprise agricole affirme ainsi :

> Pour le producteur, la traverse d'Oka est un moyen de liaison important avec ses clients sur la rive sud du lac des Deux Montagnes [...]. Le service du traversier permet à l'entreprise Marinier d'avoir une meilleure qualité de ses produits, de réduire considérablement ses coûts de déplacements [...]. Le service de traversier est essentiel à la survie de la ferme Marinier.
> (M. Gilles Marinier et M[me] Danielle St-Jacques, DM29, p. 1)

Un propriétaire de restaurant situé sur la rue donnant accès au débarcadère de la traverse à Oka, ayant souligné l'importance du tourisme pour la région, ajoute :

> [...] je pense qu'il serait regrettable soit de perdre [...] ou de diminuer l'efficacité du traversier d'Oka. Parce que moi, ça m'enlèverait des clients parce que j'ai beaucoup de clients de Hudson qui viennent chez moi.
> (M. Claude Gosselin, DT5, p. 36)

Enfin, le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime estime que le projet permettrait aux employés d'avoir accès à une formation professionnelle reconnue en plus de contribuer au maintien et à l'amélioration d'un service de transport maritime et de favoriser l'emploi de personnel qualifié dans la région (DM7, p. 2).

La sécurité des traversiers

Pour un participant, la sécurité des traversiers est une question de première importance. Selon lui, les bateaux proposés seraient plus aptes à assurer un niveau supérieur de sécurité sur tous les plans (M. John Norman St-Aubin, DM1, p. 1). Un usager ayant vécu un incident à bord d'un traversier est persuadé de la pertinence de le rendre plus sûre (M. Hubert Bourque, DM32).

Plusieurs participants notent le fait que, tant pour le promoteur que pour Transports Canada, la modernisation de la traverse d'Oka s'appuie essentiellement sur des considérations de sécurité. Par conséquent, ils se demandent pourquoi l'organisme continue de permettre l'exploitation de la traverse d'Oka si elle ne répond pas aux critères de sécurité requis (M[me] Susan McArthur, DT4, p. 29 ; M[me] Renee Roberts,

M. Norman Fullum, M[me] Tina Grennan, M[me] Line Lauzon, M. Patrick McMullen et M. Christopher Royal, DM9, p. 1 ; M. Alex Coronado-Guzman, DT3, p. 60).

Par ailleurs, plusieurs citoyens demandent que, si la traverse avec son mode d'exploitation actuel ne peut être sécurisée, le service devrait cesser (M. Alex Coronado-Guzman, M[me] Mavis Martin, M[me] Johanne Mainville et M. Daniel Cyr, DM15, p. 8 ; M[me] Susan McArthur, DT1, p. 9 ; M[me] Kathleen Conway, DM2, p. 2).

Le trafic dans les rues de Hudson

La Ville de Hudson s'oppose au projet. Selon sa mairesse, le projet de modernisation de la traverse d'Oka, entreprise qui, précise-t-elle, bénéficie de droits acquis en secteur zoné résidentiel depuis 1972, aurait des répercussions majeures sur la qualité de vie de ses citoyens. La Ville estime également que les rues locales ne peuvent absorber actuellement l'augmentation de trafic qu'engendre la traverse d'Oka (DM16, p. 5).

La grande majorité des participants de Hudson à l'audience publique déplore le débordement du trafic dans les rues résidentielles de la ville de même que les problèmes d'accès à leur domicile que l'achalandage du traversier occasionne. Ils craignent que cette situation ne se dégrade davantage à la suite de la réalisation du projet. Non seulement ces participants ne voient pas d'avantages au projet, mais ils craignent que l'arrivée de nouveaux bateaux autopropulsés ne conduise à une augmentation du trafic et, par le fait même, à une aggravation des nuisances qu'ils subissent déjà. Ainsi, selon l'un d'eux :

> *The present traffic level at the approaches to the Hudson ferry terminal is often chaotic, with customers crossing Main Road from Bellevue (and vice versa) without concern for traffic which might be travelling along Main Road. On many occasions the road is blocked to through traffic because of clients' fear of losing their place on the ferry.*
> (M. Graham Campbell, DM19, p. 1)
>
> [Traduction] : Actuellement, la circulation sur les voies d'accès menant au débarcadère de Hudson est souvent chaotique. Lorsque les clients circulent sur Bellevue et traversent Main Road (et vice versa), ils ne se soucient pas des automobiles qui roulent sur Main Road. À de nombreuses occasions, nous avons constaté que Main Road regorgeait de clients qui ne voulaient pas perdre leur place sur le traversier.

Par ailleurs, dans le but de réduire les nuisances attribuées au trafic actuel et anticipées à la suite de la réalisation du projet, plusieurs participants à l'audience publique proposent de déplacer la traverse d'Oka en dehors de la zone résidentielle concernée de Hudson (M[me] Renee Roberts, M. Norman Fullum, M[me] Tina Grennan,

M[me] Line Lauzon, M. Patrick McMullen et M. Christopher Royal, DM9, p. 2 ; M. Jacques C. Bourgeois, DM13, p. 31).

Dans le but de contrer le débordement des véhicules en attente dans les rues avoisinantes, des résidantes de Hudson suggèrent différentes solutions : une modification temporaire de la géométrie de la rue, à l'entrée du terrain du traversier, pour permettre le stationnement de quelques véhicules supplémentaires ; l'utilisation d'une quatrième voie d'attente sur le terrain du propriétaire de la traverse ; la mise en place d'un système de réservation téléphonique et l'installation, aux abords de l'autoroute, d'une signalisation électronique indiquant le temps d'attente pour la traverse (M[me] June Penny, DT4, p. 90 ; M[me] Dominique Lauzon, DT4, p. 10 ; M[me] Kathleen Conway, DM2, p. 3 ; M[me] Susan McArthur, DT4, p. 28). Enfin, une participante estime possible la coexistence entre la traverse et les résidants de Hudson :

> *[The proponent] has a right to operate a commerce in that area. [...] I would hate to see the rights of citizens at the same time be disrupted, whether it's the residents on Sanderson. I do believe that they have the right to coexist and that, from what I've observed of the past three years, they can coexist with adequate consultation, because we all have the same objectives.*
> (M[me] Vonnie Rochester, DT4, p. 83 et 84)

> [Traduction] : [Le promoteur] a le droit d'exploiter un commerce dans ce secteur. [...] En même temps, je n'aimerais pas que les droits de citoyens soient bafoués, soit ceux des résidants de la rue Sanderson. Je crois vraiment qu'ils ont le droit de coexister et, d'après ce que j'ai vu ces trois dernières années, ils peuvent coexister à la suite de consultations appropriées, car nous avons tous les mêmes objectifs.

La sécurité publique

Selon plusieurs participants, le trafic nuit à la sécurité publique, particulièrement durant les périodes de pointe (M[me] Kathleen Conway, DM2, p. 1 ; M[me] Diane Laheurte, DM12, p. 1). Expliquant le problème, la mairesse de Hudson ajoute : « [...] aux heures de pointe, la sécurité publique est entravée puisque la circulation se répand sur les rues à cause des véhicules en attente du traversier. Les rues sont bloquées et empêchent le passage des véhicules d'urgence » (M[me] Elisabeth A. Corker, DT1, p. 20).

Un groupe de citoyens résume la situation en ces termes :

> [...] la sécurité de ma famille et celle de mes concitoyens sont en danger. Les chemins à Hudson ne se prêtent pas à une activité commerciale de l'envergure proposée par le promoteur car ces chemins sont étroits, sans accotement et sans trottoir.
> (M. Alex Coronado-Guzman, M[me] Mavis Martin, M[me] Johanne Mainville et M. Daniel Cyr, DM15, p. 3)

La qualité de l'air et le bruit

Certains participants à l'audience du côté de Hudson ont abordé l'impact de la traverse en ce qui concerne la qualité de l'air et le bruit dans leur environnement immédiat :

> Lors des périodes de pointe [...] et lorsqu'il fait chaud, l'air devient irrespirable dû à la pollution causée par les véhicules dont le moteur est continuellement en marche. [...] nous vivons la pollution du bruit causée par les fameux clients de la traverse et leurs motocyclettes dont les propriétaires se font une fierté de faire crier leurs âmes.
> (M. Alex Coronado-Guzman, M[me] Mavis Martin, M[me] Johanne Mainville et M. Daniel Cyr, DM15, p. 2)

À ce propos, des participants soulignent la nécessité que les usagers de la traverse éteignent le moteur de leur véhicules lorsqu'ils sont en attente (M[me] Dianne Laheurte, DM12, p. 2 ; M. Denis Gaspé, DT5, p. 20).

Un participant sensible au bruit engendré par le fonctionnement actuel de la traverse ajoute à cet égard :

> *The noise from the current ferry tugs and loading ramps is plainly heard at the house and all eastbound traffic offloading from the ferry passes directly in front of the house which is set back only 10 meters from the street.*
> (M. Denis Gaspé, DT5, p. 18)

> [Traduction] : Les bruits qui émanent des remorqueurs des traversiers actuels et les rampes d'embarquement s'entendent clairement de la maison et tous les véhicules qui se dirigent vers l'est en descendant du traversier passent devant la maison qui n'est qu'à 10 mètres de la rue.

Il propose à cet effet, que les règlements municipaux traitant des nuisances, particulièrement du bruit et de la vitesse, soient resserrés et rigoureusement mis en application (*ibid.*, p. 20).

La prolongation proposée des heures de service de la traverse plus tôt le matin et plus tard en soirée soulève également beaucoup d'appréhensions :

> *The expanded operating hours that are being proposed, from 6AM to Midnight, are excessive and will further disrupt the peace and quiet of the neighbourhood. Many of us have our children's bedrooms facing the ferry, having a multitude of cars driving down the street at midnight will be unbearable.*
> (M[me] Renee Roberts, M. Norman Fullum, M[me] Tina Grennan, M[me] Line Lauzon, M. Patrick McMullen et M. Christopher Royal, DM9, p. 1).

> [Traduction] : La prolongation des heures d'exploitation proposée, soit de 6 h à minuit, est exagérée et va troubler encore plus la paix et la tranquillité du quartier.

> Pour nombre d'entre nous, les chambres de nos enfants font face au traversier ; il sera donc insupportable d'avoir une multitude d'autos descendre la rue à minuit.

Un citoyen d'Oka demande de limiter le nouvel horaire des traversiers pour assurer la tranquillité des résidants (M. Denis Gaspé, DT5, p. 20).

Un résidant de Hudson apprécierait, dans l'éventualité de la réalisation du projet, que les heures de travail pendant la période des travaux respectent en tout temps la plage horaire de 7 h à 17 h afin d'assurer la tranquillité requise en milieu résidentiel (M. Alex Coronado-Guzman, DT3, p. 17).

La dévaluation des maisons

Dans un autre ordre d'idées, certains participants s'interrogent, en tant que propriétaires, à propos d'une éventuelle dévaluation de leur résidence. Selon eux, des nuisances découlant de l'exploitation du service, telles que le bruit, la pollution visuelle et atmosphérique ainsi que le débordement du trafic sur les rues résidentielles, pourraient avoir un effet de dévaluation de la valeur marchande de leur propriété (M^{me} Renee Roberts, DT3, p. 7 ; M. Alex Coronado-Guzman, M^{me} Mavis Martin, M^{me} Johanne Mainville et M. Daniel Cyr, DM15, p. 4).

Les conséquences éventuelles pour les finances publiques

Des participants à l'audience ainsi que la Ville de Hudson soulignent la capacité limitée de l'infrastructure routière à absorber l'augmentation du trafic attribuable au service de la traverse de même que les débordements de véhicules en attente dans les rues avoisinantes. De plus, ils soulèvent l'incapacité de la Ville à assumer le fardeau financier nécessaire à la résolution du problème (M^{me} Susan McArthur, DT1, p. 9 ; M. Jacques C. Bourgeois, DT1, p. 15 ; M. Alex Coronado-Guzman, M^{me} Mavis Martin, M^{me} Johanne Mainville et M. Daniel Cyr, DM15, p. 3 ; M^{me} Dianne Laheurte, DT2, p. 70) :

> *Long term, if the traffic deems it necessary, we'll have to have our major road coming down from Highway 342, just a quick estimate, roughly 4 M$. Expropriation of farmland, another 500 000 $, potential expropriation of houses along Sanderson, 1.5 M$, and widening of Sanderson, to the total cost to us over the near term is 2.2 M$ and potentially growing to 8.7 M$. So, from a business perspective, a capitalistic perspective, why should the Town of Hudson subsidize a private commercial activity to the tune of 2.2 M$ to 8.7 M$.*
> (M. Thomas Birch, DT4, p. 47)

> [Traduction] : À long terme, si le trafic l'exige, nous devrons construire une voie principale à partir de la route 342, une évaluation rapide donne environ 4 M$. L'expropriation de terres agricoles, un autre 500 000 $, l'expropriation possible de maisons le long de la rue Sanderson, 1,5 M$ et l'élargissement de la rue Sanderson, ce qui représente pour nous un coût total à court terme de 2,2 M$ qui pourrait atteindre 8,7 M$. Donc, du point de vue économique ou capitaliste, pourquoi la Ville de Hudson devrait-elle financer une activité commerciale privée pour un montant se situant entre 2,2 M$ et 8,7 M$?

La mairesse de Hudson résume ainsi la situation :

> *Why should the taxpayers of Hudson finance a road, that is not needed at any other time of the year, to accommodate the interest of a private enterprise which contributes little to the town coffers?*
> (M[me] Elisabeth A. Corker, DT4, p. 47)

> [Traduction] : Pourquoi les contribuables de Hudson devraient-ils financer une route, qui n'est pas nécessaire le reste de l'année, pour satisfaire les intérêts d'une entreprise privée qui verse peu d'argent dans les coffres de la Ville ?

Par ailleurs, des citoyens sont préoccupés par la possibilité que des propriétaires de résidences de la rue Sanderson soient expropriés pour faire place à une route de déviation dont la construction a été proposée auparavant par le promoteur dans le but de dégager les rues Bellevue et Main du trafic engendré par la traverse (M. Alex Coronado-Guzman, DT1, p. 72 ; M[me] Dominique Lauzon, DT3, p. 77).

Le lac des Deux Montagnes et le milieu naturel

Les impacts possibles du projet sur les rives ont également fait l'objet de certaines interrogations de la part des participants à l'audience.

À cet égard, le Conseil des Mohawks de Kanesatake, par la voie de ses représentants, le grand chef Steven L. Bonspille et le chef Raymond Gabriel, souligne l'importance de protéger les terres et plans d'eau contre tout projet pouvant porter atteinte à l'environnement et à la faune sauvage et aquatique. Le Conseil a rappelé que plusieurs terrains situés dans la municipalité d'Oka font partie de leur territoire et partage les préoccupations de la Ville de Hudson relativement aux répercussions qu'entraînerait le projet. Enfin, le Conseil demande que des mesures de prévention, d'atténuation et de compensation soient prévues pour les dommages éventuels qui pourraient être occasionnés aux lieux de pêche et de reproduction des poissons situés en bordure de la zone de départ et d'arrivée des traversiers. En dernier lieu, le Conseil a profité de l'occasion pour demander que le BAPE s'inspire de l'approche de consultation mise en place par l'Office national de l'énergie et demande de faire

l'objet d'une consultation « significative » préalable au projet, ce qui serait conforme aux principes établis par la Cour suprême du Canada en matière de consultation des Premières Nations (Mohawk Council of Kanesatake, DM20).

D'autres participants se préoccupent des effets à long terme du projet sur la faune et la flore dans la zone du projet (M^me^ Renee Roberts, M. Norman Fullum, M^me^ Tina Grennan, M^me^ Line Lauzon, M. Patrick McMullen et M. Christopher Royal, DM9, p. 2 ; M. Graham Campbell, DM19, p. 1).

Une résidante de Hudson se soucie en outre de l'ampleur qu'auraient les nouveaux débarcadères et bateaux de même que des répercussions sur le milieu aquatique :

> *The fragile environmental properties of the shallow bay in which the ferry will be docking and launching from. This bay is home to a multiple of wetland flora, fauna, birds, fish and the rare geographic turtle. All these species breed in this wetland bay.*
> (M^me^ Susan McArthur, DT1, p. 9)

> [Traduction] : Les conditions environnementales fragiles de la baie peu profonde où le traversier accosterait et d'où il repartirait. Cette baie constitue un milieu humide propice à la flore, à la faune, aux oiseaux, aux poissons et à une espèce rare, la Tortue géographique. Toutes ces espèces se reproduisent dans cette baie marécageuse.

Une baisse éventuelle du niveau d'eau du lac des Deux Montagnes suscite également des appréhensions en ce qui concerne l'opération du service dans de telles conditions. Un participant fait remarquer :

> [...] *flow and level measurement, along with eyewitness trends, in recent years show that the level and flow are decreasing. [...] will there have to be more dredging, more often, to maintain service?*
> (M. David Morton, DM5, p. 2)

> [Traduction] : [...] que les analyses sur le débit et le niveau de l'eau de même que les observations des dernières années démontrent que le niveau et le débit sont à la baisse. [...] devra-t-il y avoir d'autres opérations de dragage, plus fréquentes, pour maintenir le service ?

Un citoyen s'interroge sur la limpidité de l'eau du lac à la suite de la modernisation du traversier : « [...] la limpidité du lac des Deux Montagnes va-t-elle devenir brouillée par le mouvement continuel des bateaux qui vont se promener ? » (M. Pierre Roy, DT3, p. 28). Un autre participant se préoccupe également d'un ruisseau situé à proximité du débarcadère à Hudson :

> *And the ferry operation has quite an impact on this little river, because the turning circle of the present ferry is actually in the mouth of the river. And with the new ferries, which will have much larger propellers, I'm sure, I can only imagine that this will have a very negative effect.*
> (M. Graham Campbell, DT4, p. 93)

> [Traduction] : L'exploitation du traversier a un certain impact sur cette petite rivière, car le rayon de virage du traversier actuel à l'approche du débarcadère se fait en réalité dans l'embouchure de cette rivière. Avec les nouveaux traversiers, qui seront dotés de plus grosses hélices, je suis sûr, je peux imaginer qu'ils auront un impact très négatif.

Enfin, en se basant sur ses observations lors du dragage réalisé à l'automne de 2005, un citoyen se dit confiant quant aux répercussions sur la faune :

> [...] *I have seen wild ducks swimming within 20 feet of the shovel in operation as well as odd heron standing in the shallows on the edge of the channel. Obviously their feeding area was not disturbed.*
> (M. John Norman St-Aubin, DM1, p. 2)

> [Traduction] : J'ai vu des canards sauvages qui nageaient à 20 pieds de la pelle mécanique qui était alors en opération de même que des hérons solitaires dans les eaux peu profondes aux abords du chenal. De toute évidence, leur aire d'alimentation n'avait pas été dérangée.

Le paysage

La Ville de Hudson affirme que le projet comporte des lacunes en ce qui concerne l'analyse de ses impacts sur la qualité du paysage et l'attention qu'il porte sur le plan de l'intégration architecturale :

> *It is our opinion that the cumulative impacts that will result from many elements of the proposed modernisation over time, both onshore and offshore, will permanently erode the residential character of the neighbourhood, adversely affect the quality of life of the local residents and irreversibly alter the architectural landscape of Main Road.*
> (M^{me} Elisabeth A. Corker, DT4, p. 45)

> [Traduction] : Selon nous, un bon nombre d'éléments inclus dans le projet de modernisation auront, avec le temps, des incidences cumulatives, tant sur terre que dans l'eau ; ils altéreront de façon permanente le caractère résidentiel du quartier, nuiront à la qualité de vie des résidants de la localité et modifieront définitivement l'architecture paysagiste de Main Road.

Des citoyens de Hudson font également écho de ces inquiétudes. L'un d'eux estime que l'impact visuel de l'entreposage hivernal des bateaux serait difficile à atténuer et

propose quelques solutions pour y remédier, comme l'utilisation de plus petits traversiers et leur entreposage ailleurs (M. Jacques C. Bourgeois, DT4, p. 16 et 24).

D'autres participantes à l'audience se soucient de l'impact visuel du projet pour les plaisanciers :

> *I would like you to think for a minute what it would look like from the lake. And I think that's a very important aspect to consider when we're looking at this project, because very many boaters spend a lot of time out on the lake and enjoy the beautiful lakeside.*
> (M[me] Susan McArthur, DT4, p. 26)

> [Traduction] : J'aimerais que vous imaginiez pendant une minute la vue que vous auriez si vous étiez sur le lac. Je pense que c'est un aspect très important à considérer dans l'analyse de ce projet puisque de nombreux plaisanciers passent beaucoup de temps sur le lac et ils apprécient le magnifique paysage riverain.

Pour une autre participante :

> *Modernizing the fleet will not improve the quality of life for those of us who live in Hudson, but will add the visual pollution of the new barges to this rural, residential area, as well as disturbing the shoreline with the proposed long and wide wharf jutting far out into the Lake of Two Mountains.*
> (M[me] Dianne Laheurte, DM12, p. 2).

> [Traduction] : La modernisation de la flotte n'améliorera pas notre qualité de vie, la qualité de vie des gens qui habitent à Hudson ; les nouvelles barges contribueront plutôt à accroître la pollution visuelle dans ce secteur rural et résidentiel, tandis que le quai long et large, tel que proposé, porterait atteinte au paysage riverain en s'avançant profondément dans le lac des Deux Montagnes.

Quelques participants de Hudson et d'Oka s'interrogent également au sujet des répercussions de l'éclairage prévu à l'emplacement du projet, à la nuit tombante, sur le milieu résidentiel environnant peu éclairé et sur la faune (M[me] Susan McArthur, DT1, p. 9 ; M. Gordon Drewett, DT1, p. 89 ; M. Denis Gaspé, DT5, p. 20 ; M[me] Kathleen Conway, DM2, p. 1).

Par contre, un participant rappelle que, du point de vue paysager, il y a eu deux nouvelles résidences de deux étages qui ont été récemment construites à proximité du traversier sans que personne n'oppose une objection à la perte de perspectives panoramiques (M. John Norman St-Aubin, DM1, p. 1).

Enfin, une autre préférerait que les barges demeurent dans leur condition actuelle. Selon elle, aller toujours vite n'est pas nécessairement mieux et elle craint que l'aspect pittoresque des traversiers ne soit un jour regretté (M[me] Élise Poirier, DT5, p. 39).

Le potentiel archéologique

Un résidant d'Oka demande qu'une attention particulière soit portée à tous les travaux qui se feront puisque cet emplacement constitue un site archéologique qui présente un haut potentiel :

> *The ferry landing is on disputed Mohawk land.The archaeological potential of the landing at Oka is high. Native peoples have been using the strategic point known as Oka for a long time. [...]. The last point is to have archaeological assessments done on all artefacts uncovered through any excavations and the excavation monitored to ensure recovery of artefacts.*
> (M. Denis Gaspé, DT5, p. 19 et 20)

> [Traduction] : Le débarcadère du traversier est situé sur une terre mohawk contestée. Le potentiel archéologique du débarcadère d'Oka est grand. Les peuples autochtones utilisent depuis longtemps ce lieu stratégique appelé Oka. [...]. Il faut que tous les artéfacts excavés soient évalués pour connaître leur richesse archéologique et que les travaux d'excavation soient surveillés pour s'assurer que tous les artéfacts soient récupérés.

Le Conseil des Mohawks de Kanesatake a lui aussi rappelé le potentiel archéologique du territoire d'Oka (DM20, p. 2).

Chapitre 2 Le contexte et la justification du projet

Dans le présent chapitre, la commission traite du contexte régional dans lequel s'inscrit le service de la traverse entre Hudson et Oka. Elle examine ensuite la justification du projet de modernisation en ce qui concerne le mode d'exploitation du service[1].

Le contexte régional

La traverse d'Oka fonctionne dans un contexte territorial et démographique qui influence son volume d'activités. Lors de l'audience, de nombreux participants ont signalé la croissance importante de l'achalandage de la traverse depuis son acquisition en 1999 par le propriétaire actuel. Ils craignent que le projet puisse accélérer une telle croissance. De plus, la majorité des participants, qui résident à Hudson, ont fait valoir que l'essentiel de cet achalandage provenait de l'extérieur et que cet achalandage et le service en général ne contribuent pas de façon significative à l'économie de leur ville. En revanche, les participants à l'audience du côté des Laurentides sont quasi unanimes quant au rôle positif que joue le service de la traverse dans l'économie régionale.

La démographie

La ville de Hudson fait partie de la municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges, elle-même incluse dans la région administrative de la Montérégie. Quant à la municipalité d'Oka, elle fait partie de la MRC de Deux-Montagnes et est située dans la région administrative des Laurentides (figure 1). Ces deux localités sont comprises à l'intérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Les MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Deux-Montagnes ont connu une croissance démographique relativement importante. Ainsi, entre 1996 et 2001, la population de ces MRC a augmenté de 7,8 % et 3,9 % respectivement[2], alors que celle du Québec

1. La commission a considéré ici la proposition de remplacer les traversiers devant assurer le service en plus de celle de remplacer les débarcadères.
2. ISQ, *Estimation de la population des MRC et des territoires équivalents au 1er juillet des années 1996 à 2005*. [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons_regnl/regional/mrc_1996_2005.htm]

n'a augmenté que de 2,1 %[1]. Par ailleurs, durant la même période, la population d'Oka s'est accrue de 6 %, passant de 3 012 à 3 194 habitants, alors que celle de Hudson est demeurée stable (PR3.1, p. 61 et 62). Notons que le poids démographique de la ville de Hudson dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges était de 5 % en 1996, mais de 4,6 % en 2001[2].

La stabilité relative de Hudson sur le plan démographique se reflète dans la différence entre le nombre de permis de construction délivrés par cette ville comparativement à celui des municipalités voisines. Ainsi, alors que la ville de Hudson n'a délivré que 178 permis entre 1999 et 2005, le taux de croissance des municipalités voisines s'est manifesté par l'émission de 2 444 permis dans le cas de Vaudreuil-Dorion et de 1 657 dans le cas de Saint-Lazare durant la même période (Ville de Hudson, DM16, p. 6).

Par ailleurs, selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la population de la MRC de Vaudreuil-Soulanges augmenterait de 12 % entre 2001 et 2021 alors que la croissance estimée de celle de Deux-Montagnes serait de 9 % pour la même période[3].

- *La commission constate que les MRC de Deux-Montagnes et de Vaudreuil-Soulanges ont connu des croissances démographiques relativement importantes entre 1996 et 2001, et que cette tendance à la hausse devrait se poursuivre d'ici 2021. La commission note également que la population de la ville de Hudson, qui fait partie de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, est restée à peu près stable pour la période 1996-2001.*

La géographie et le réseau routier

La situation géographique de la traverse en fait une voie idéale de contournement de l'île de Montréal et, à cet égard, permet à un certain nombre d'automobilistes d'éviter les ponts souvent congestionnés. L'augmentation de la clientèle de la traverse observée avec les années pourrait s'expliquer non seulement par les tendances démographiques, mais aussi par un certain nombre de facteurs tributaires de la configuration et de l'état de l'infrastructure routière dans la région métropolitaine de Montréal. Ce contexte géographique et routier est également marqué par une augmentation de 10 % du parc automobile de la grande région métropolitaine entre 1998 et 2003 (Agence métropolitaine de transport 2003, p. 5). Ces facteurs font de la

1. ISQ, *Population, Québec et Canada, 1851-2005.* [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/struc_poplt/102.htm]
2. ISQ, *Estimation de la population des MRC et des territoires équivalents au 1er juillet des années 1996 à 2005.* [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons_regnl/regional/mrc_1996_2005.htm]
3. ISQ, *La population des MRC d'ici 2021 : croissance ou décroissance ?* [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/persp_poplt/pers96-2021/jun2800a.htm?isq]

traverse un moyen idéal de contournement de l'île de Montréal à l'ouest pour un nombre croissant d'automobilistes.

Depuis une vingtaine d'années, les débits de circulation sur les ponts reliant les rives à l'île de Montréal et à l'île Jésus ont plus que doublé, ce qui se reflète naturellement par une aggravation des problèmes de congestion. Des files d'attente se forment de façon récurrente en amont des ponts, allongeant au fil des années la durée des périodes de pointe. Selon le ministère des Transports, avec l'accroissement projeté de l'usage de l'automobile d'ici 2016, la congestion est susceptible de s'aggraver davantage (DB12, p. xiii). Une telle projection, dans un contexte où la construction d'un pont entre les deux rives du lac des Deux Montagnes à la hauteur de Hudson et d'Oka n'est pas envisagée, porte à croire que la demande pour le service de la traverse ne peut qu'augmenter.

La fréquentation de la traverse

Les données disponibles relatives au service de la traverse montrent que l'utilisation du service a connu entre 1993 et 2003 un taux de croissance relativement important. Ainsi, le nombre d'usagers pour cette période a augmenté de 70 %, passant de 97 872 à 166 382 véhicules, ce qui correspond à un taux de croissance moyen de 5,4 % par an (PR3.1, p. 78). Cependant, entre 2000 et 2005, le taux de croissance moyen fut de 2,63 % (M. Claude Desjardins, DT2, p. 38). Selon le promoteur, le taux de croissance anticipé pour le futur serait de 3 % par an. Un tel taux d'augmentation porterait l'achalandage annuel de 166 400 véhicules transbordés en 2003 à 192 900 en 2008 et 223 600 en 2013.

Pour ce qui est de l'utilisation mensuelle du service, elle varie selon les saisons comme en font foi les données disponibles pour l'année 2003. Selon ces données, les usagers du service se sont répartis comme suit : 29,5 % pour la période d'avril à juin, 43,1 % durant la haute saison en juillet et août, et 27,4 % pour la période de septembre à novembre (PR3.1, p. 79). Les données révèlent ainsi que les périodes de printemps et d'automne sont moins achalandées, étant principalement dominées par des déplacements liés au travail et aux affaires. C'est donc durant les jours de la semaine pour les périodes de printemps et d'automne que la traverse sert principalement aux déplacements domicile-travail alors que, durant la fin de semaine, ce sont les usagers à des fins de tourisme et de loisirs qui constituent la plus grande partie de la clientèle de la traverse d'Oka.

Cependant, le portrait est tout autre durant la saison estivale puisque la demande est constituée dans une grande proportion d'usagers qui empruntent le service à des fins

de tourisme ou de loisirs (DA19, p. A-8 à A-16 ; M. Claude Desjardins, DT2, p. 6). À ces moments, le service est saturé et atteint sa capacité maximale de véhicules transbordés[1], alors que les quatre barges sont exploitées. Cette forte demande provoque des débordements de véhicules en attente dans la ville de Hudson et dans la municipalité d'Oka.

- *La commission constate que le niveau d'utilisation de la traverse d'Oka est en croissance. La commission constate également que la période de pointe correspond à la saison estivale et qu'il s'agit d'une période dominée par des déplacements à des fins de tourisme et de loisirs.*

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que, compte tenu que le projet de modernisation de la traverse d'Oka ne prévoit aucune augmentation de la capacité horaire, le projet ne serait pas en mesure de résoudre les problèmes de saturation du service actuellement constatés.*

L'utilité relative de la traverse

L'utilité du service de la traverse peut être abordée sur deux plans distincts, soit celui de la provenance régionale des usagers ainsi que celui des catégories de ces usagers et, par le fait même, la finalité des déplacements. Les données couvrant la saison d'exploitation pour l'année 2000 permettent de définir trois types de clientèle. Ainsi, la traverse est utilisée en moyenne pour les loisirs dans une proportion de 49 %, alors que 33 % des usagers s'en servent pour les déplacements domicile-travail. Les autres usagers représentent une clientèle d'affaires qui utilise la traverse à des fins commerciales, telle la livraison de marchandises (PR3.1, p. 79). Selon les trajets et les conditions de circulation, l'utilisation de la traverse permet des économies de temps de 15 à 80 minutes. Plus de 40 % des usagers utiliseraient la traverse pour gagner du temps ou éviter le trafic, selon un sondage réalisé pour le promoteur (*ibid.*, p. 4 et 77).

L'origine des usagers

Selon l'étude d'impact, les usagers utilisant la traverse, tous motifs de déplacement confondus, partiraient des régions de la Montérégie et des Laurentides dans des proportions qui varient de 31 % à 49 % selon les jours. Par ailleurs, entre 8 % et 14 % des usagers viendraient de Montréal et de Laval et, dans une proportion semblable, du reste du Québec (8 % à 11 %) et du reste du Canada (8 %) (PR3.2, p. 5).

1. La capacité maximale de la traverse est de 160 véhicules transbortés par heure.

En général, plus de la moitié des usagers viennent cependant des municipalités limitrophes de la traverse, soit 31 % de la région même de Vaudreuil-Soulanges et 22 % de la région de Deux-Montagnes (M. Claude Desjardins, DT2, p. 4). Le promoteur a cependant fait remarquer que les déplacements de Oka vers Hudson étaient plus nombreux durant la période de pointe du matin, ce qui va dans le sens des résultats de l'enquête origine-destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport.

Les données disponibles ne permettent cependant pas d'établir l'origine régionale de la clientèle touristique. Toutefois, une enquête effectuée par le promoteur en 2001, dans une période où la clientèle utilise habituellement la traverse pour le tourisme ou les loisirs, révèle qu'entre 6 % et 12,5 % des passages étaient attribuables à des usagers dont l'origine était Hudson (DA19.1).

- *La commission constate que les usagers ayant recours à la traverse d'Oka à des fins de loisirs et de tourisme constituent près de la moitié de sa clientèle.*

- *Pour ce qui est de la provenance régionale des usagers, la commission constate, à la lecture des données fournies par le promoteur, que les résidants de Hudson représentent entre 6 % et 12,5 % des passages de la traverse durant la saison estivale.*

Les déplacements domicile-travail

L'étude origine-destination la plus récente pour la région montréalaise est celle de l'Agence métropolitaine de transport effectuée en 2003. Cette étude a permis d'établir le potentiel approximatif des déplacements en fonction de leurs finalités. Ainsi, l'étude conclut, entre autres, que 71 % de l'ensemble des emplois de la grande région de Montréal sont concentrés sur l'île de Montréal. Cela signifie qu'une proportion relativement importante de la population résidant dans la couronne de Montréal doit donc se rendre à Montréal pour joindre leur lieu de travail et, de ce fait, emprunter un trajet qui comprend obligatoirement au moins un pont. Les résidants des deux rives de la zone d'activités du service de la traverse sont susceptibles de vivre cette réalité.

Cette hypothèse est confirmée par ladite étude qui rapporte que moins de 1 % des déplacements matinaux ayant pour origine les municipalités de Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil-sur-le-Lac, L'Île-Cadieux, Hudson, Saint-Lazare et Rigaud, soit environ une centaine par jour, ont comme destination un lieu de travail situé sur la rive nord du lac des Deux Montagnes[1]. Dans de tels cas, fort limités en nombre, la traverse d'Oka offrirait aux automobilistes concernés une option plus efficace en leur permettant d'éviter des parcours terrestres plus longs et souvent congestionnés. La commission

1. Selon l'Agence métropolitaine de transport.
[www.cimtu.qc.ca/EnqOD/2003/Resultats/EnqOD03_matrices_SM.xls]

ne peut cependant isoler les déplacements ayant pour origine la ville de Hudson compte tenu du fait que les données disponibles regroupent Hudson et la municipalité de Saint-Lazare. Selon la même enquête, les déplacements dans le but de se rendre au travail, de ces deux municipalités vers la rive nord du lac des Deux Montagnes, se chiffraient, pour 2003, à 64 pour la période de pointe du matin d'une seule journée.

Pour ce qui est d'Oka et des municipalités voisines sur la rive nord, la situation est toute autre. La même enquête montre qu'environ 5 % des déplacements, soit 960, en provenance de ces municipalités ont pour destination l'ouest de l'île de Montréal. Dans ces cas, le fait de limiter la distance parcourue et d'éviter les ponts pour parvenir à destination pourrait motiver un nombre d'automobilistes appartenant à ce groupe à utiliser la traverse. Le recours à la traverse représenterait dans de telles circonstances des économies importantes de temps et de distance parcourue.

En ce qui concerne les déplacements provenant de la rive nord (Oka, Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Pointe-Calumet, Saint-Joseph-du-Lac) et joignant des lieux de travail qui se trouvent sur la rive sud du lac des Deux Montagnes (Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil-sur-le-Lac, L'Île-Cadieux, Hudson, Saint-Lazare et Rigaud), ceux-ci représentent moins de 0,5 % des déplacements recensés. Pour cette clientèle, fort modeste en nombre, l'utilisation de la traverse représenterait un choix judicieux. Par ailleurs, tenant compte de l'ensemble des données sur les déplacements domicile-travail pour 2003, la commission arrive à la conclusion que près d'un millier d'automobilistes originaires du nord de la MRC de Deux-Montagnes auraient avantage à utiliser la traverse durant la pointe du matin pour se rendre au travail, contre seulement une centaine d'automobilistes originaires du sud de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, dont une soixantaine de Hudson et Saint-Lazare.

En somme, les données disponibles révèlent que, pour ce qui est des déplacements domicile-travail, le service de la traverse serait avantageux pour un plus grand nombre d'usagers venant de la rive nord que d'usagers venant de la rive sud, incluant la ville de Hudson, et ce, dans un rapport de près de dix pour un. Il faut noter à cet égard qu'il s'agit là d'un mode d'usage propre au service existant et que le projet à l'étude ne risquerait pas de changer compte tenu qu'il n'implique aucune augmentation de la capacité horaire actuelle.

- *À la lumière des données de l'enquête origine-destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport, la commission constate que l'utilisation du service de traverse serait avantageuse pour des résidants de la rive nord et de la rive sud dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Toutefois, la proportion des usagers potentiels serait dix fois plus élevée pour la rive nord que pour la rive sud.*

- ***Avis*** *— Dans la mesure où les tendances de croissance démographique constatées se maintiendraient, tant sur le plan régional que pour la ville de Hudson, la commission est d'avis que la croissance de la demande pour le service de la traverse d'Oka serait attribuable principalement à des usagers venant de l'extérieur de la ville de Hudson.*

Les retombées socioéconomiques de la traverse

Hormis les économies réalisées en temps et en consommation de carburant par les usagers de la traverse qui ont été nombreux à présenter un mémoire, certains participants lui associent en outre une plus-value économique compte tenu qu'elle bonifie l'offre touristique régionale.

Selon une étude commandée par le promoteur, les dépenses touristiques associées à la traverse pour une saison qui s'étend d'avril à novembre seraient évaluées à environ 32 M$ (DA19, p. 24). Ces dépenses tiennent compte du nombre de touristes (environ 190 000) empruntant annuellement la traverse, lesquels représentent 49 % du total des passages. Ces touristes dépensent en moyenne 100 $ par jour et la durée de leur séjour est de 0,76 jour. Or, l'étude ne mentionne pas quelles seraient les retombées économiques sans la présence de la traverse, occultant du même coup la proportion des dépenses directement liées à son existence. L'étude ne mentionne pas non plus quelle région bénéficie de ces retombées.

La traverse contribue à hausser la valeur de l'offre touristique régionale des Laurentides, particulièrement dans la région de Deux-Montagnes et, à ce titre, elle est incluse dans la promotion d'activités, d'entreprises ou de regroupement d'entreprises notamment agrotouristiques. À Oka particulièrement, la localisation de la traverse près d'une zone commerciale contribue à offrir aux marchands du coin une clientèle qui attend la prochaine traversée. À cet égard, le guide touristique officiel de la région des Laurentides décrit le traversier en ces termes : « À partir du quai municipal, un pittoresque traversier sillonne le lac, faisant la navette jusqu'à Hudson » (Association touristique des Laurentides 2005, p. 24). Certaines entreprises agrotouristiques considèrent que le traversier contribue à bonifier leurs produits :

> Nous ne pouvons envisager une saison des pommes sans la traverse d'Oka. Ce service est essentiel à la santé du tourisme dans notre région, et plus particulièrement de l'agrotourisme, de la route des arts, de la restauration, etc. Nous irions jusqu'à dire que, du point de vue touristique, une augmentation de la capacité/heure serait souhaitable dans les week-ends de pointe.
> (Pommes en fête, DM10, p. 2)

Ce phénomène n'est certes pas présent de l'autre côté du lac où la localisation de la traverse en zone résidentielle ne comporte pas de plus-value pour les commerces locaux. De plus, la porte-parole de la Ville de Hudson a souligné le fait que la ville

était essentiellement résidentielle et qu'elle ne cherchait pas à attirer les touristes (M[me] Louise Villandré, DT2, p. 14). Qui plus est, dans le guide touristique officiel de la Montérégie, aucune information à l'intention des touristes n'attire l'attention sur Hudson alors qu'une description des municipalités voisines, Rigaud et Vaudreuil-Dorion et leurs attraits, est disponible. Par ailleurs, la seule information relative à la traverse dans ce guide est classée dans la rubrique accès à la région, dans la section d'information générale (Association touristique régionale de la Montérégie 2005, p. 10).

- *La commission constate que la traverse est importante dans l'offre touristique locale et que sa présence contribue à bonifier les produits touristiques régionaux, tout en y facilitant l'accès principalement pour la région des Laurentides.*

La justification du projet

Le service de traverse entre Hudson et Oka, en exploitation depuis 1909, est assuré par quatre barges tirées par des bateaux remorqueurs construits entre 1967 et 1987 (DB1, p. 3). La capacité de chaque barge est de 10 véhicules et 40 passagers (*ibid.*, p. 5). La durée du trajet entre les deux rives étant d'environ 15 minutes, la traverse a une capacité de transport maximale de 160 véhicules à l'heure (PR3.1, p. 5).

L'importance du service de la traverse d'Oka

Le ministère des Transports considère la traverse d'Oka comme complémentaire au réseau routier puisqu'elle permet aux usagers d'éviter de parcourir des distances superflues (DB12, p. 73). Par ailleurs, le maire d'Oka a rappelé lors de l'audience publique le rôle que la traverse a joué lors du déversement d'un camion sur l'autoroute 40 qui a alors due être fermée pendant plusieurs heures (M. Yvan Patry, DT5, p. 4 et 5).

A priori, les traverses jugées essentielles et subventionnées par le gouvernement du Québec sont celles exploitées par la Société des traversiers du Québec (M. Guy Marcil, DT1, p. 76). D'ailleurs, la Société a déjà acquis des traverses privées menacées de fermeture faute de rentabilité mais dont les services avaient été jugés suffisamment importants pour être maintenus (*id.*, DT4, p. 95).

La notion de « service essentiel » revêt un caractère légal dans le contexte de relations et de conflits de travail. Ainsi, lors de grève à la Société des traversiers, la Commission des services essentiels avait exigé de maintenir uniquement le service entre Matane et Baie-Comeau, le jugeant essentiel (*id.*, DT2, p. 1 et 2). La commission note par ailleurs que le dragage du chenal réalisé à l'automne de 2005 a été financé par le ministère des Transports et qu'il visait explicitement à aider les

activités de la traverse d'Oka (DB18, p. 44). Pour justifier cet investissement, le ministère des Transports a souligné en audience : « En fait, un service complémentaire ne veut pas dire qu'il n'est pas important. [...] Et sûrement que les gens, au niveau régional, ont considéré que le service était assez important dans leur planification pour offrir le service à la population » (M. Guy Marcil, DT2, p. 12). Par ailleurs, dans une correspondance ultérieure, le ministère des Transports a accentué davantage l'importance de la traverse en ajoutant qu'elle « n'est pas seulement une activité qui revêt un caractère touristique ou encore économique, elle est partie intégrante du réseau de transport de la grande région métropolitaine » (DQ25.1, p. 2).

- *La commission constate que le service de la traverse entre la ville de Hudson et la municipalité d'Oka, sans être qualifié d'essentiel par les autorités, est un service important pour les usagers qui, en y recourant, peuvent réaliser des économies de temps appréciables.*

Les carences constatées en matière de sécurité

Selon Transports Canada, qui est responsable de veiller à la sécurité du transport maritime, le maintien tel quel du service de traversier entre Hudson et Oka est impossible (M. Pierre Plamondon, DT2, p. 50). Le service souffrirait de différentes lacunes liées tant au mode d'exploitation de la traverse qu'à la configuration des débarcadères représentant autant de sources potentielles d'accidents pour les usagers du service, les plaisanciers et les travailleurs.

Peu de participants à l'audience ont dit craindre pour leur sécurité à bord d'un traversier qui relie actuellement Hudson et Oka. Un participant redoute toutefois que l'exiguïté sur les barges, qui entrave dans certains cas la descente du véhicule, ne nuise aux déplacements des passagers en cas d'accident (M. Yvan Patry, DT5, p. 8).

En ce qui concerne le mode d'exploitation de la traverse, les manœuvres que doit effectuer l'opérateur du bateau remorqueur au moment de l'approche et de l'accostage engendrent des situations potentiellement dangereuses pour les usagers. Au cours de ces manœuvres, la barge n'est plus à certains moments sous le contrôle du bateau remorqueur (DB1, p. 13 et 14). Cette façon de faire est, selon Transports Canada, « très irrégulière, hors du commun et ne se retrouve nulle part dans les pratiques maritimes approuvées » (*ibid.*, p. 14).

En outre, la traverse reliant Hudson et Oka est depuis quelques années en situation de dérogation en regard de l'obligation réglementaire relative au matériel de sauvetage à bord des barges. Le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* [C.R.C., c. 1436] exige en effet d'avoir suffisamment de radeaux de sauvetage pour recevoir les passagers au besoin. Cette situation de non-conformité audit règlement est

acceptée par Transports Canada dans la mesure où un projet de remplacement des traversiers est en cours (DQ3.1).

Actuellement, les rampes d'accès en bois sont loin d'être conformes à la norme CSA[1] S826 (DB1, p. 20 ; M. Pierre Plamondon, DT1, p. 55). Leur utilisation entraîne parfois des dommages aux véhicules utilisant les traversiers (DA22). Enfin, l'article 404 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (L.R.C. (1985), c. S-9) oblige à fournir aux passagers un moyen d'accès sûr, éclairé de façon adéquate durant la nuit, entre le navire et le rivage. Selon Transports Canada, les rampes d'accès mobiles actionnées manuellement répondent à peine à cette exigence (DQ3.1).

En ce qui concerne les plaisanciers, le mode d'exploitation actuel des traversiers pose des risques pour leur sécurité. Ainsi, ce mode d'exploitation est tel que le remorqueur suivi de la barge ne peut facilement changer de direction ou réduire sa vitesse au cours d'une traversée. En plus de contrevenir au *Règlement sur les abordages* [C.R.C, c. 1416], ce manque de maîtrise pourrait être une source potentielle d'accidents, considérant le nombre de plaisanciers sur la rivière des Outaouais (DB1, p. 18). D'ailleurs, une série d'incidents entre deux traversiers ou un traversier et un bateau de plaisance mettant en cause le mode d'exploitation des traversiers sont survenus et une augmentation de leur fréquence a été notée ces dernières années (DB19 ; M. Pierre Plamondon, DT1, p. 66).

Le mode d'exploitation actuel pose également des risques pour les travailleurs. Ceux affectés aux amarrages sont appelés à effectuer certaines manœuvres telles que pousser la barge de façon à la positionner correctement pour le débarquement des véhicules et rabattre les rampes en bois sur l'avant de la barge. Ces manœuvres représentent un risque relativement élevé de blessures comme en font foi les cas rapportés à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (DB1, p. 23). À ce sujet, un cas d'amputation d'un doigt et un cas d'écrasement d'une main ont été rapportés en 2004 et 2005 (DA15). De plus, les conditions de travail sont relativement difficiles, les travailleurs étant exposés aux intempéries et soumis à de longues périodes de travail en raison du manque de main-d'œuvre apte à effectuer correctement les manœuvres que le service exige actuellement (DB1, p. 16).

Le projet de modernisation

La solution proposée

Les traversiers autopropulsés proposés permettraient des manœuvres d'approche et d'accostage faciles et plus sûres, tout en offrant suffisamment d'espace pour le

1. Association canadienne de normalisation - *Canadian Standards Association*.

matériel de sauvetage et en permettant aux passagers de descendre de leur véhicule (PR3.1, p. 20 et 24). En outre, Transports Canada a déjà approuvé les plans de construction des traversiers et estime que des débarcadères conformes à la réglementation représenteraient une nette amélioration sur le plan de la sécurité (DB1, p. 25 et 27 à 29 ; DQ3.1).

À la suite de diverses consultations et rencontres avec les parties intéressées, le promoteur a convenu de maintenir la capacité de transport actuelle. Il propose donc deux navires d'une capacité individuelle de 18 véhicules dont le poids n'excède pas 5 t chacun. L'ajout d'un troisième traversier pour répondre à une hausse de la demande serait conditionnel à l'accord de la Ville de Hudson et la municipalité d'Oka. Une entente conclue entre ces dernières et le promoteur prévoit en effet que l'augmentation de la capacité de transport de la traverse est assujettie à l'autorisation unanime des trois parties (PR8.1, p. 64).

Les autres options étudiées

Outre la solution retenue, le promoteur a examiné deux autres possibilités pour moderniser les installations de la traverse : la sécurisation de l'équipement actuel et la motorisation des barges utilisées. Deux autres possibilités ont été soulevées en audience : déplacer le service de traverse ou l'abolir.

Avec la sécurisation de l'équipement actuel, la capacité aurait été diminuée en raison de l'espace requis pour les dispositifs de sauvetage, ce qui entraînerait une aggravation de la congestion routière due aux files d'attente déjà observée du côté de Hudson. De plus, cette solution aurait pu mettre la rentabilité du service en péril (PR3.1, p. 10 et 11). Enfin, le mode de traverse par remorquage aurait été maintenu, ce qui n'est plus souhaité par Transports Canada qui a affirmé en audience qu'un projet voué au transport d'individus proposant l'utilisation d'une barge tirée par un bateau serait refusé (M. Pierre Plamondon, DT1, p. 91).

En ce qui concerne la motorisation des barges actuellement utilisées, cette solution aurait permis d'éliminer le recours à des bateaux remorqueurs. Elle n'a toutefois pas été retenue en raison des coûts élevés associés à la modification des barges et de la faible performance hydrodynamique qu'elles auraient eue (M. Claude Desjardins, DT1 p. 26).

Lors de l'audience, certains participants ont suggéré de déplacer le service de traverse. Pour le promoteur, le lien idéal pour la traverse serait celui reliant l'autoroute 40, près du pont de l'Île-aux-Tourtes, à l'extrémité de l'autoroute 640. Cette solution serait toutefois techniquement et financièrement difficile à réaliser en raison de la grande distance à parcourir, de la faible profondeur d'eau et du fond très rocailleux de la rivière (*id.*, DT2, p. 28).

Quant à la possibilité de déplacer la traverse tout juste en dehors du secteur résidentiel de Hudson, le promoteur avoue ne pas avoir réalisé d'étude à ce sujet, mais il estime qu'il n'y a pas de terrain vacant qui répondrait aux besoins. Du côté d'Oka, la présence du parc national serait en outre contraignante pour le déplacement du service de traverse (*ibid.*, p. 29). La Ville de Hudson a jugé impossible la solution proposée par certains participants à l'audience à l'effet de déplacer le débarcadère de la traverse vers la marina municipale, puisqu'il s'agit d'un emplacement situé en zone résidentielle et voué à d'autres usages (DQ24.1).

Une dernière option est la fermeture définitive du service de traverse. Les propos de Transports Canada concernant l'impossibilité de maintenir le service de traverse actuel porteraient à croire que l'abandon du projet pourrait entraîner, à plus ou moins brève échéance, l'arrêt du service. Il est à noter que quelques participants préféreraient la fermeture du service de traverse plutôt que sa modernisation (M^{me} Dianne Laheurte, DM12, p. 2 ; M. Alex Coronado-Guzman, M^{me} Mavis Martin, M^{me} Johanne Mainville et M. Daniel Cyr, DM15, p. 7 et 8).

Pour le ministère des Transports du Québec, l'arrêt du service aurait des conséquences minimes sur le réseau routier, le débit annuel de la traverse correspondant au débit journalier observé à l'échangeur des autoroutes 13 et 40 (M. Son Thu Le, DT1, p. 71). Le Ministère ne verrait pas la nécessité de proposer un projet pour compenser la capacité de transport perdue si la traverse devait cesser d'être exploitée (M. Guy Marcil, DT1, p. 76 et 77).

- *La commission tient compte de l'avis de Transports Canada voulant que le service de traverse reliant la ville de Hudson et la municipalité d'Oka ne peut se poursuivre dans sa forme actuelle. La commission prend également acte que le projet proposé répondrait, selon Transports Canada, aux exigences requises en matière de sécurité du transport maritime.*

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que, pour des raisons de sécurité des usagers, des travailleurs et des plaisanciers du lac des Deux Montagnes, le projet de modernisation des débarcadères et du mode d'exploitation de la traverse reliant Hudson et Oka est justifié. La commission estime également que la réalisation du projet revêt un caractère urgent compte tenu du fait que l'équipement actuel est en état de dérogation eu égard aux règles applicables en matière de sécurité.*

Chapitre 3 Les répercussions du projet

La commission traite ici des répercussions qu'aurait le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka sur le milieu naturel, de même que sur la qualité de vie des résidants de Hudson et d'Oka.

Le milieu naturel

Les travaux nécessaires à la mise en place des débarcadères, des piliers d'accostage et de la rampe de halage du côté de Hudson pourraient entraîner des effets néfastes sur la qualité de l'eau et la faune. La commission examine ces effets dans la présente section. Elle analyse également les effets de l'utilisation de la traverse en matière d'émissions atmosphériques.

La qualité de l'eau

Les travaux en milieu hydrique risquent d'altérer la qualité de l'eau en augmentant la quantité de matières en suspension et, par voie de conséquence, la turbidité de l'eau. Afin d'atténuer cet impact, le promoteur propose d'installer une barrière à sédiments autour de la zone des travaux. Du côté d'Oka, la barrière à sédiments relierait l'extrémité du quai municipal et le brise-lame. De plus, le promoteur prévoit réaliser les travaux de bétonnage à l'intérieur d'enceintes étanches. Les eaux pompées, dans le but d'assécher ces enceintes de travail, seraient acheminées vers des bassins de filtration (PR5.2, p. 6, 7 et 11). Avant d'être rejetées dans le lac, ces eaux seraient analysées afin de s'assurer qu'elles répondent au critère de protection de la vie aquatique du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce critère limite l'augmentation dans le milieu récepteur de la concentration de matières en suspension attribuable aux travaux à 25 mg/l au-delà de la concentration naturelle (PR3.1, p. 92).

De plus, les sédiments à excaver dans le cadre des travaux seraient analysés à des fins de caractérisation chimique et envoyés dans un lieu d'enfouissement selon leur niveau de contamination, le cas échéant. Il est à noter que la conception des bateaux proposés dans le cadre du projet a été prévue en fonction du profil du chenal dragué à l'automne de 2005 (M. Claude Desjardins, DT2, p. 23). Toutefois, un dragage d'entretien du chenal serait nécessaire tous les dix ans (M. Son Thu Le, DT3, p. 25).

Lors de l'audience publique, certains participants ont dit craindre la turbulence de l'eau créée par les hélices des traversiers proposés (M. Pierre Roy, DT3, p. 28 ; M. Graham Campbell, DM19, p. 1). À ce sujet, le représentant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a souligné qu'un tapis anti-érosion installé à Hudson et à Oka permettrait d'éviter que les hélices des bateaux ne remettent des sédiments en suspension au moment de l'accostage et entraînent de l'érosion (M. Jean Sylvain, DT3, p. 28). En outre, la forme de la coque des traversiers proposés a été conçue de façon à minimiser les vagues de proue et de poupe selon l'architecte naval responsable de leur conception. Les bateaux devraient engendrer une vague d'environ 0,6 m en mode d'accélération normal aux départs et approches des zones d'accostage, ce qui est de moindre envergure que les vagues naturelles observées dans la zone de navigation qui peuvent atteindre jusqu'à 1,2 m (DQ23.2).

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que les mesures proposées par le promoteur pour la période de réalisation des travaux seraient de nature à réduire à un niveau acceptable leurs impacts sur la qualité de l'eau.*

La faune

Le lac des Deux Montagnes abrite 73 espèces de poissons, dont certaines sont susceptibles de fréquenter l'une des quatre frayères potentielles dans le secteur à l'étude (PR3.1, p. 52).

Les espèces qui fréquentent le lac des Deux Montagnes se reproduisent au printemps jusqu'au début de l'été, à l'exception de la Lotte qui se reproduit en janvier et février. Certaines périodes de l'année sont jugées critiques, notamment pour le frai et l'alimentation des poissons. Pour la plupart des espèces, cette période de protection s'étend d'avril à juillet inclusivement alors que, pour la Lotte, la période de protection est en janvier et février. Dans le cadre du projet, les travaux en eau sont prévus aux mois d'octobre et novembre, soit en dehors de la période de protection de l'habitat du poisson que le promoteur s'est engagé à respecter (PR5.1, p. 15).

En plus de respecter la période de protection, le promoteur estime que la réalisation des travaux à l'intérieur d'enceintes étanches et le recours à des barrières à sédiments installées autour de l'emplacement des travaux à Oka comme à Hudson contribueraient à limiter les impacts des travaux sur les poissons.

Les débarcadères, les piliers d'accostage et la rampe de halage à Hudson empiéteraient de façon permanente sur le milieu aquatique, privant ainsi les poissons d'un habitat de 2 128 m^2 (DA2). Aucun herbier ni frayère ne serait toutefois touché (DA14). À cet empiètement il faut ajouter 537 m^2 pour les tapis anti-érosion (M. Bernard Fournier, DT3, p. 2). Toutefois, cette superficie n'a pas été considérée

comme une perte d'habitat pour les poissons puisque les blocs qui constituent le tapis anti-érosion pourraient être utilisés comme abri ou lieu de frai (PR5.2, p. 5).

Pêches et Océans Canada a établi que la perte d'habitat devant faire l'objet d'une compensation équivaut à l'empiètement causé par la rampe de halage, de la limite du gravier jusqu'au bout inondé. De cette façon, Pêches et Océans Canada est d'avis que le principe d'aucune perte nette de la capacité de production de l'habitat du poisson serait respecté et que le projet n'aurait pas d'effets négatifs à long terme sur l'habitat du poisson (DQ2.1).

Dans le but de répondre à cette exigence, le promoteur propose d'aménager un herbier de 500 m^2 à l'embouchure du ruisseau Paiement. Cet habitat serait favorable au Grand Brochet, à la Perchaude et à la Tortue géographique (DA23). Cette proposition n'a toutefois pas reçu, à ce jour, l'aval des autorités en charge de l'évaluation de ces aspects du projet.

- *La commission prend acte du fait que les travaux en milieu hydrique associés à la réalisation du projet se dérouleraient en dehors de la période de protection de l'habitat du poisson et que Pêches et Océans Canada estime qu'un aménagement compensatoire permettrait d'atteindre le principe d'aucune perte nette de la capacité de production de l'habitat du poisson.*

Par ailleurs, le secteur du débarcadère du traversier du côté de Hudson est une zone où vit en permanence la Tortue géographique, un reptile désigné vulnérable depuis mars 2005 en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01). Elle se reproduit en eau profonde au printemps, la nidification s'étale de juin à juillet à proximité des rives et les œufs éclosent de la fin août à la fin septembre. Elle hiberne à des profondeurs de 3 à 10 m d'octobre à avril. Puisque les travaux en milieu hydrique sont prévus durant les mois d'octobre et novembre, le promoteur prévoit faire réaliser une inspection sous-marine par un spécialiste en herpétofaune[1] avant les travaux afin de s'assurer qu'aucune tortue en hibernation ne soit présente dans le secteur (DA14). Le cas échéant, elle serait déplacée. Cette mesure a été jugée satisfaisante par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (M. Pierre Bilodeau, DT2, p. 65).

- *La commission prend acte du fait que la principale mesure d'atténuation proposée par le promoteur dans le but d'assurer la protection de la Tortue géographique est jugée satisfaisante par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.*

1. Il s'agit des reptiles et des amphibiens.

Les émissions atmosphériques

Plusieurs usagers du service de la traverse d'Oka ont souligné en audience l'économie de temps et de distance dont ils bénéficient en se rendant soit au travail ou encore dans le cadre de leurs loisirs en utilisant la traverse plutôt que le réseau routier. Selon eux, de telles économies contribuent à la réduction des émissions de gaz dit à effet de serre. Afin d'évaluer de façon plus précise de tels avantages, la commission a jugé pertinent d'estimer la quantité de gaz carbonique ainsi que de trois principaux polluants atmosphériques attribuables à l'usage de l'automobile que l'utilisation de la traverse permet d'éviter (tableau 1).

Tableau 1 Émissions annuelles de gaz carbonique et de trois polluants atmosphériques (en tonnes métriques)

	Gaz carbonique (CO_2)	Particules	Oxydes d'azote (NOx)	Monoxyde de carbone (CO)
Véhicules des usagers, sans la traverse[1]	1 897	0,14	6,23	118
Bateaux remorqueurs[2]	141	0,04	0,28	0,25
Les émissions évitées grâce à la traverse	1 756	0,10	5,95	117,75
Le parc automobile de la région métropolitaine de Montréal[3]	8 738 928	625	28 688	544 307
Le secteur du transport routier au Québec[4]	28 211 429	nd	nd	nd

1. La commission a considéré que 49 % des 145 882 passages effectués en 2005 par la traverse avaient pour objectif les loisirs et qu'ainsi les usagers évitaient une distance de 80 km en utilisant la traverse, soit la distance entre Hudson et Oka via le réseau routier. Pour les 51 % des passages qui avaient pour objectif le travail ou le commerce, la commission a considéré que 17 % d'entre eux évitaient 80 km et 83 %, 20 km, soit la distance entre Oka et l'ouest de l'île de Montréal évitée en prenant la traverse. En effet, l'analyse des données de l'enquête origine-destination 2003 réalisée par l'Agence métropolitaine de transport suggère que 17 % des automobilistes de l'heure de pointe du matin qui résident dans une municipalité près de la traverse travaillent sur l'autre rive, dans une municipalité également près de la traverse. Ces données suggèrent également que 83 % de ces automobilistes qui résident sur la rive nord du lac des Deux Montagnes, à proximité d'Oka, travaillent dans l'ouest de l'île de Montréal. Pour la commission, ces deux groupes de travailleurs sont ceux qui ont le plus avantage à prendre la traverse et les a donc considérés pour le calcul des émissions atmosphériques évitées. De plus, dans son analyse, la commission fait l'hypothèse que tous les véhicules utilisant la traverse étaient des véhicules légers à essence (PR3.1, p. 79 ; M. Claude Desjardins, DT2, p. 3, 38 ; DQ5.1). [www.cimtu.qc.ca/EnqOD/2003/Resultats/EnqOD03_matrices_SM.xls]
2. Les facteurs d'émission pour les bateaux remorqueurs de la traverse n'étant pas connus, la commission les a considérés comme des camions légers au diesel. La commission a également considéré 145 882 passages et une distance de 2 km pour chaque passage (DA6, p. 4 ; DQ1.1 ; DQ5.1).
3. Émissions calculées sur la base de 1 839 000 véhicules légers à essence parcourant 20 000 km par année (Agence métropolitaine de transport 2003, p. 16).
4. 2003. [www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm#emission]

Ainsi, l'utilisation de la traverse permettrait d'éviter annuellement l'émission de plus de 1 700 t de CO_2, ce qui correspond à 0,02 % des émissions du parc automobile de la région métropolitaine. Les estimations présentées au tableau 1 tiennent pour acquis que les automobilistes en attente éteignent le moteur de leur voiture et que les moteurs ne tournent pas au ralenti sur le réseau routier. La consommation de carburant des bateaux autopropulsés proposés n'est pas connue mais on peut présumer que la quantité de polluants atmosphériques évités serait comparable à la situation actuelle à la suite de la réalisation du projet.

- ***Avis*** — *Tenant compte des émissions atmosphériques du secteur du transport routier à l'échelle régionale, comme pour l'ensemble du Québec, la commission constate que l'utilisation de la traverse d'Oka permet d'éviter l'émission d'une quantité fort modeste mais réelle de gaz carbonique et de polluants atmosphériques. En ce sens, la commission est d'avis que le projet de modernisation et la poursuite du service assureraient la pérennité de ces gains environnementaux, si modestes soient-ils.*

La qualité de vie des résidants

Lors de l'audience publique, les citoyens de Hudson sont venus en grand nombre signaler les nuisances qu'entraîne l'exploitation actuelle de la traverse ainsi que leurs craintes que ces nuisances ne s'intensifient advenant la réalisation du projet. La commission expose dans la présente section l'état de la situation, l'analyse qu'elle en fait de même que les voies de solution qui pourraient être explorées afin de résoudre le problème actuel et d'atténuer les répercussions du projet sur les nuisances subies.

Le débordement des véhicules sur les voies publiques

L'essentiel des inconvénients du service de traverse et du projet de modernisation, selon les appréhensions des participants à l'audience publique, découle des débordements des véhicules en attente de prendre la traverse sur les rues Main, Bellevue et Sanderson. À Oka, une entente prévoie l'usage du stationnement de l'église situé à proximité du débarcadère lorsque l'aire d'attente de la traverse est saturée (municipalité d'Oka, DM14, p. 5). Par ailleurs, même si le problème de débordement à Oka est présent, il est encore plus criant à Hudson, compte tenu de la localisation du service dans un secteur résidentiel (DB22).

La situation actuelle

Tel qu'il a été souligné dans le chapitre précédent, la demande pour le service de traverse excède sa capacité de transport durant certaines périodes de pointe. Au cours

des vacances d'été ou pendant la récolte des pommes, les files d'attente s'allongent dans les rues attenantes à la traverse, même si le service fonctionne à pleine capacité.

Les routes de Hudson attenantes à la traverse sont étroites, dépourvues d'accotement ou de trottoir et, dans certains cas, l'espace libre entre les résidences et la voie publique est restreint. Par ailleurs, ces débordements de véhicules ont aussi des effets indirects sur la sécurité civile. Advenant un sinistre ou une urgence dans le secteur de la traverse durant une période fortement achalandée et compte tenu des caractéristiques des routes de Hudson, il serait difficile pour un véhicule d'urgence de parvenir au lieu d'intervention dans le temps prescrit. À ce sujet, le promoteur a reçu, en date du 12 juillet 2005, une lettre du chef des pompiers de Hudson lui demandant de rectifier la situation (DM16, annexe D).

Le projet et les impacts appréhendés

Dans le chapitre précédent, la commission a souligné que l'achalandage de la traverse était en croissance. Il est donc raisonnable de croire que les nuisances associées aux véhicules qui se rendent à la traverse augmenteront dans la mesure où le service peut accueillir davantage de véhicules à certains moments, soit en dehors des périodes de pointe, lorsque le service bénéficie d'une réserve de capacité. Par ailleurs, la capacité horaire de la traverse demeurant la même, les nuisances, associées au débordement des véhicules en attente au cours des périodes de pointe, devraient se maintenir si rien n'est fait pour les amoindrir.

Toutefois, si le projet se concrétisait, il est à prévoir que la durée des désagréments associés aux véhicules qui se rendent à la traverse serait encore plus longue. Le promoteur propose en effet d'étendre la plage horaire d'ouverture de la traverse et d'harmoniser le service avec celui du traversier Le Passeur reliant les villages de Carillon et de Pointe-Fortune dans un souci d'amélioration du service (PR3.1, p. 10). Le tableau 2 donne les heures d'ouverture actuelles ainsi que celles proposées.

Tableau 2 Heures d'ouverture de la traverse

Actuelles*		Avec le projet de modernisation**	
14 avril au 4 mai	7 h à 19 h 30	Avril à juin	6 h à 22 h
5 mai au 18 mai	7 h à 20 h 30	Juillet et août	6 h à 24 h
19 mai au 17 septembre	7 h à 21 h	Septembre à décembre	6 h à 22 h
18 septembre au 9 octobre	7 h à 20 h		
10 octobre au 29 octobre	7 h à 19 h		
30 octobre au 11 novembre	7 h à 18 h 30		
* : ouverture à 8 h le dimanche.		** : ouverture à 7 h le dimanche.	

Sources : www.traverseoka.qc.ca ; PR3.2, p. 8.

La Ville de Hudson et des citoyens s'opposent à la prolongation des heures d'exploitation compte tenu du caractère résidentiel du secteur et des atteintes possibles à la qualité de vie :

> Si le règlement concernant la nuisance défend aux voisins de la traverse de tondre leur pelouse avant 7 h et après 21 h les jours de semaine et samedis et avant 10 h et après 17 h les dimanches, alors le traversier ne devrait pas être permis d'opérer hors des heures actuellement allouées.
> (Ville de Hudson, DM16, p. 10)

La commission ne souscrit pas au bien-fondé de la prolongation des heures d'ouverture proposée par le promoteur. Pour la commission, même si la proposition de prolonger les heures d'ouverture comporte des avantages pour les usagers, ceux là sont moins importants que les inconvénients qu'une telle mesure comporte pour les résidants avoisinant le service de traversier.

Cependant, en ce qui concerne le bruit, le projet de modernisation comporterait certains avantages par rapport à l'exploitation actuelle de la traverse. Selon le promoteur, le nouvel équipement engendrerait moins de bruit, tant du côté des débarcadères que de celui des bateaux autopropulsés (M. Claude Desjardins, DT2, p. 68). De plus, le promoteur a proposé l'installation d'une signalisation invitant les usagers à éteindre leur moteur pendant les périodes d'attente.

Un autre inconvénient potentiel abordé par des participants lors de l'audience est celui de l'éclairage pendant les heures nocturnes de service et ses impacts sur leur qualité de vie (M. Denis Gaspé, DT5, p. 20 ; M^me^ Susan McArthur, DT1, p. 9). Le promoteur précise à ce sujet que, mis à part les lumières qui sont déjà en place, aucun autre éclairage ne serait installé, sauf les feux réglementaires sur les rampes d'embarquement (M. Claude Desjardins, DT1, p. 89). Cependant, la proposition d'extension du service de traversier jusqu'à minuit signifierait une prolongation de la durée de l'éclairage, ce qui constitue une modification de l'environnement nocturne des zones résidentielle et rurale environnantes.

- *La commission est d'avis que les nuisances associées aux véhicules qui se rendent à la traverse augmenteront, et ce, sans égard au projet de modernisation, compte tenu que l'achalandage de la traverse est en croissance.*

- ***Avis** — La commission est d'avis que les heures d'ouverture de la traverse devraient demeurer telles qu'elles sont actuellement de façon à minimiser les répercussions du projet de modernisation sur la qualité de vie des citoyens vivant à proximité.*

Les pistes de solutions

Certaines propositions ont été avancées à l'audience dans le but d'atténuer les nuisances associées au débordement de véhicules dans les rues de Hudson.

La Ville de Hudson a déjà fait installer une signalisation interdisant les arrêts à des endroits stratégiques sur les rues attenantes à la traverse. Selon la porte-parole de la Ville, cette mesure a un succès mitigé puisque la Ville ne dispose pas d'un service de police municipale pour assurer le respect d'une réglementation appropriée (M^{me} Louise Villandré, DT2, p. 42). Pour ce qui est des nuisances (bruit et pollution) causées par les véhicules stationnaires qui gardent leurs moteurs allumés, la promulgation d'un règlement municipal interdisant une telle pratique fut abordé durant l'audience. Selon la mairesse, il s'agirait là d'un moyen qui risque de ne pas avoir d'effet à long terme (M^{me} Elizabeth A. Corker, DT4, p. 62 et 63). Pour sa part, le promoteur a tout de même proposé de mettre une signalisation incitant les usagers à éteindre le moteur de leur véhicule lorsqu'ils attendent les traversiers (M. Claude Desjardins, DT1, p. 73). La commission note à cet égard que le plan d'action intitulé *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*, publié récemment par le gouvernement du Québec, contient une mesure qui concerne cette pratique. Parmi les actions préconisées dans le cadre de ce plan se trouve la mesure suivante : « Inciter les municipalités du Québec à adopter un règlement pour contrer les effets de la marche au ralenti des véhicules d'ici 2010 » (gouvernement du Québec 2006, p. 22)

Il s'agit d'une mesure qu'un certain nombre de municipalités, dont les Villes de Montréal et Québec, ont déjà intégrée dans leur réglementation routière. Le plan d'action cite à ce propos un règlement municipal de la Ville de Montréal qui limite la marche au ralenti des véhicules à trois minutes, tout en accordant une exemption à cette exigence durant l'hiver pour certains véhicules, dont ceux d'urgence, d'entretien ainsi que les taxis.

- ***Avis*** — *La commission est d'avis que la Ville de Hudson devrait se doter d'un règlement visant à encadrer la marche au ralenti des véhicules sur ses routes dans le but d'en réduire les nuisances. Une telle mesure aurait l'avantage non seulement de soulager certains problèmes constatés dans le secteur du débarcadère de la traverse d'Oka, mais aussi d'être conforme au plan d'action* Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir *récemment publié par le gouvernement.*

Au cours de l'audience, le promoteur a évoqué deux façons de diminuer le nombre de véhicules qui débordent dans les rues de Hudson : augmenter la capacité de la traverse en ajoutant un bateau ou encore accumuler davantage de véhicules sur le terrain de l'entreprise (M. Claude Desjardins, DT1, p. 32). Or, une entente tripartite a été signée entre Oka, Hudson et le promoteur limitant la capacité d'accueil à celle

proposée dans le projet, soit deux navires pouvant contenir dix-huit voitures chacun, ce qui correspond à la capacité d'accueil actuelle (M^me^ Elizabeth A. Corker DT1, p. 22 ; M. Claude Desjardins, DT2, p. 24 et 25).

Par ailleurs, en ce qui concerne la seconde solution, le promoteur a expliqué qu'il ne serait pas judicieux de permettre à un trop grand nombre de véhicules de se stationner sur le terrain de la traverse compte tenu de l'impossibilité de rebrousser chemin une fois engagé sur l'aire d'attente de la traverse. Or, la capacité d'attente prévue sur le terrain de la traverse équivaut à une heure. Selon le promoteur, il ne serait pas avantageux pour l'usager que l'attente se prolonge au-delà d'une heure car il n'y aurait alors plus d'économie de temps à réaliser en optant pour la traverse (M. Claude Desjardins, DT3, p. 32 et 33).

Les débordements de véhicules dans les rues de Hudson sont attribuables, pour l'essentiel, aux usagers qui empruntent la traverse à des fins de tourisme et de loisirs. Cependant, quel que soit le profil de l'utilisateur, il serait opportun que l'information sur le temps d'attente de la traverse soit disponible aux usagers potentiels bien avant qu'ils ne se trouvent dans une file d'attente sans moyen d'en sortir. De plus, une portion du trafic pourrait être évitée si l'information sur la durée d'attente prévue était disponible auprès des usagers avant même qu'ils n'empruntent les routes locales qui mènent à la traverse.

À ce propos, la commission a questionné le ministère des Transports sur la possibilité d'afficher le temps d'attente au service de la traverse d'Oka au moyen de panneaux lumineux situés aux abords du réseau routier. Le Ministère n'est pas en faveur *a priori* d'une telle pratique, considérant que cet affichage créerait un précédent (DQ22.1). Il a cependant reconnu que :

> [...] la traverse d'Oka n'est pas seulement une activité qui revêt un caractère touristique ou encore économique, elle est partie intégrante du réseau de transport de la grande région métropolitaine. À ce titre, l'opérateur de la traverse pourrait être autorisé à implanter un PMV [panneau lumineux à messages variables] dans les emprises du réseau routier du ministère des Transports puisque, effectivement, la réduction du temps d'attente et de la congestion relève de l'intérêt public. [...] En ce sens, une démarche et une réflexion devraient être entreprises pour baliser et encadrer ce type de signalisation.
> (DQ25.1, p. 2)

La commission a constaté que les services de traversiers sont déjà affichés aux abords du réseau routier supérieur. Considérant que l'utilisation de panneaux lumineux visant à informer les automobilistes du niveau de congestion relève davantage de l'intérêt public que d'une quelconque publicité, la commission estime

que cette possibilité devrait être examinée comme moyen de diminuer les nuisances actuelles et futures.

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que les utilisateurs de la traverse d'Oka devraient être informés du délai d'attente nécessaire à l'accès au service de traversier avant même de s'engager dans les secteurs résidentiels de Hudson et d'Oka. En conséquence, elle estime que le ministère des Transports devrait examiner la possibilité d'offrir au promoteur d'afficher le temps d'attente, au moyen de voyants lumineux, sur les panneaux indiquant le service de la traverse déjà présents sur le réseau routier.*

- ***Avis*** *— La commission est également d'avis que le promoteur et la Ville de Hudson doivent coordonner leur action dans le but d'afficher clairement le temps d'attente avant que les usagers puissent accéder aux traversiers. Un tel affichage devrait apparaître à l'entrée de l'aire de stationnement ainsi qu'aux endroits appropriés sur le réseau routier local.*

Le promoteur a aussi évoqué antérieurement à l'audience la possibilité qu'un lien routier direct de 2,8 km entre la route 342 et le débarcadère à Hudson soit aménagé afin de résoudre les problèmes liés aux débordements (M. Claude Desjardins, DT2, p. 30). Or, en plus d'exiger des expropriations et des coûts que la Ville estime hors de sa portée, un tel lien toucherait un espace déjà prévu pour une usine de traitement des eaux usées (M^{me} Elizabeth A. Corker, DT4, p. 50 et 68). Par conséquent, la Ville de Hudson s'est opposée vigoureusement à une telle option (DM16, p. 8).

Des participants à l'audience ont également soulevé la possibilité de déménager le débarcadère de Hudson dans le secteur de la marina municipale (M^{me} Renee Roberts, M. Norman Fullum, M^{me} Tina Grennan, M^{me} Line Lauzon, M. Patrick McMullen et M. Christopher Royal, DM9, p. 2). Selon ces participants, ce secteur aurait l'avantage d'être situé à proximité des axes routiers et suffisamment spacieux pour combler les besoins de stationnement des véhicules en attente du service de traversier. Cependant, la Ville estime que ce déplacement ne serait pas une solution viable puisque cette marina constitue la seule rampe publique de mise à l'eau des bateaux, en plus d'être située dans une zone résidentielle (DQ24.1).

Une autre proposition avancée dans le cadre de l'audience est celle d'exploiter le service de la traverse sur la base des réservations faites par les clients préalablement à l'arrivée sur les lieux (M^{me} Kathleen Conway, DM2). Cela aurait l'avantage de permettre à l'entreprise de gérer de façon optimale l'arrivée des véhicules en fonction de l'espace disponible sur l'aire d'attente qu'offre l'entreprise à ses clients.

À la lumière de ces faits et considérations, la commission estime inacceptable que, dans le cadre du projet, l'exploitation du service de traverse puisse conduire à une

situation où les voies publiques de la ville de Hudson deviennent bloquées par des véhicules en attente de prendre la traverse. Une telle situation est d'autant plus préoccupante vu l'importance d'assurer en tout temps la libre circulation des véhicules d'urgence. La commission estime aussi inacceptable que les voies publiques de la ville deviennent une extension de l'aire d'attente de la traverse. Cela doit être la règle en toute logique, sans égard à l'espace de stationnement que l'entreprise choisit de mettre à la disposition de sa clientèle. La commission estime que des moyens simples pourraient être mis en place par le promoteur dans le but de s'assurer du respect de ce principe.

- ***Avis*** — *Advenant l'autorisation du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka, la commission estime nécessaire qu'une telle autorisation soit assortie de la condition que l'exploitation normale du service ne conduise à aucun débordement de véhicules en attente sur les voies publiques de la ville de Hudson.*

La qualité visuelle du milieu

Le traversier reliant Oka et Hudson fait partie de l'environnement visuel du lac des Deux Montagnes. La ville de Hudson et la municipalité d'Oka sont situées de part et d'autre du lac qui constitue l'élément marquant du paysage. De nombreux citoyens craignent de voir leur environnement visuel modifié de façon irrémédiable à la suite de la réalisation du projet. La commission passe donc ici en revue les caractéristiques visuelles du milieu tel qu'il se présente actuellement, évalue les répercussions du projet à cet égard et explore les moyens soumis par le promoteur en vue d'en atténuer la portée.

Le paysage

Du côté de la rive sud, à Hudson, le territoire visé par le projet est situé en topographie plane, à l'extérieur du noyau urbain et à proximité de la zone agricole permanente. Des résidences unifamiliales isolées de un ou deux étages sont implantées en bordure de la rue Main, voie principale de circulation. Le paysage riverain de Hudson comporte une végétation naturelle, juxtaposée à un milieu urbanisé, en bordure du lac.

À Oka, sur la rive nord, les collines d'Oka modulent le paysage et l'emplacement du projet prend place au cœur du noyau villageois institutionnel, lequel constitue un site du patrimoine. Le paysage riverain d'Oka est essentiellement urbain et les rives sont artificialisées par des murets de pierre et des enrochements. L'église d'Oka, située sur la rive du lac, constitue un point de repère visuel.

L'équipement

La modernisation de l'équipement de la traverse suscite certaines appréhensions sur le plan de la modification du paysage environnant. À ce propos, la Ville de Hudson est d'avis que :

> [...] les impacts cumulatifs qui résulteront du grand nombre d'éléments de ce projet de modernisation, autant sur terre qu'au large, causeront au cours des ans une érosion permanente du caractère résidentiel du voisinage, auront un effet défavorable sur la qualité de vie des résidants locaux et transformeront de façon irréversible le caractère architectural de la rue Main.
> (DM16, p. 5)

De plus, la Ville de Hudson pense qu'il serait difficile de dissimuler les navires entreposés l'hiver sur la rampe de halage et que cela entraînerait un impact visuel important. Elle estime également que l'entreposage hivernal des bateaux sur la nouvelle rampe de halage est exclu du droit acquis par l'entreprise depuis que le secteur a été zoné résidentiel en 1972 (M^{me} Louise Villandré, DT2, p. 80 à 82). Cet avis n'est pas partagé par le promoteur pour qui le projet respecte les conditions rattachées à ses droits acquis (PR3.1, annexe 3).

Son plan d'urbanisme, en vigueur depuis le 7 décembre 1994, précise certaines vues panoramiques sur le territoire. La plupart des points de vue se font à partir de la rue Main et un lieu d'observation donnant sur le lac des Deux Montagnes est répertorié à partir de l'emplacement du traversier, lequel est localisé à la baie de Como (DB26). Cependant, le plan d'urbanisme de la Ville de Hudson n'est pas assorti d'un inventaire ou d'un règlement sur la protection des perspectives visuelles balisées. Le volet des percées visuelles, défini au programme d'aménagement du plan d'urbanisme, fait mention en effet de « mesures réglementaires futures » devant instrumenter l'orientation retenue (*ibid.*). La Ville de Hudson dispose par ailleurs d'un règlement concernant le contrôle architectural lui permettant d'assurer le respect du caractère de l'environnement bâti (DB7).

La municipalité d'Oka a créé un site du patrimoine pour protéger son noyau villageois regroupant l'église, la mairie, la salle des loisirs, le quai municipal, la jetée et le stationnement du traversier. Ainsi, la volonté municipale est assortie d'une protection légale permettant la conservation des caractéristiques du paysage architectural du site concerné. La municipalité d'Oka considère que « La configuration du site [...] sera améliorée en termes d'esthétisme. Il y a quand même un impact visuel important, mais ce sont des équipements modernes, neufs » (M. Éric Blouin, DT2, p. 58). La municipalité estime que ces équipements ne seraient pas disproportionnés et qu'étant situés du côté ouest du quai ils préserveraient la vue sur la mairie, l'église et le presbytère (DB21). En ce qui a trait aux nouveaux bateaux, elle est d'avis qu'ils

rappelleraient, par leur style et leur forme, les caractéristiques distinctives des barges actuelles (DM14, p. 7).

Pour sa part, le promoteur confirme que la présence des infrastructures modifierait définitivement le paysage vu du lac ou de la terre et, en hiver, l'apparence différerait en raison de l'entreposage des traversiers (M. Claude Desjardins, DT1, p. 28). Relativement au paysage, certaines mesures d'atténuation ont déjà été réalisées, les bâtiments de la traverse à Hudson ayant été peints de couleur verte pour assurer leur intégration au milieu environnant (PR5.1, p. 34).

Pour atténuer les répercussions du projet sur le paysage, le promoteur propose de :

- faire préalablement approuver par les autorités municipales les lieux d'aménagement des installations temporaires (bâtiments de service, bureaux, aires d'entreposage des matériaux et l'équipement, etc.) en vue d'une harmonisation avec le milieu d'insertion ;

- déterminer la couleur des structures à mettre en place de concert avec les municipalités ;

- planter des conifères de grande taille le long de la propriété de la traverse à Hudson afin de servir d'écran visuel à l'aire d'entreposage des traversiers durant la saison hivernale (figure 4).

En outre, les bateaux seraient dorénavant de couleur bleue pour assurer leur harmonisation au paysage nautique, au lieu du rouge initialement prévu. Enfin, il faut considérer que, selon le promoteur, aucune résidence de Hudson n'aurait de vue directe sur le lieu d'embarquement (PR3.1, p. 103).

En ce qui concerne l'entreposage hivernal des bateaux, le promoteur a précisé en audience que le faîte du toit de la maison serait plus haut de 1,4 m que la timonerie du premier bateau et de 2,3 m dans le cas du deuxième, contrairement à ce qu'affirme un participant dans son mémoire (M. Claude Desjardins, DT5, p. 40 ; DM16, p. 9). Il est à noter que les antennes et les mâts des bateaux seraient rabattables pour l'entreposage hivernal.

De plus, selon la simulation visuelle déposée par le promoteur, la rampe de halage et les bateaux entreposés en hiver ne seraient que très peu perceptibles compte tenu des mesures d'atténuation prévues, notamment celle de la plantation de conifères (DQ23.1 ; PR5.1, annexe 18) (figure 5). Il est à noter que les plans initiaux qui prévoyaient l'entreposage de trois navires sur la rampe de halage à Hudson furent modifiés pour recevoir deux bateaux seulement (M. Claude Desjardins, DT2, p. 26).

Ce n'est qu'à une certaine distance de la rive du lac que les piliers et les structures d'accostage seraient visibles par les navires de plaisance. La commission n'est toutefois pas en mesure d'évaluer cet impact en l'absence de simulation visuelle appropriée.

- ***Avis*** — *Considérant l'importance qu'accordent les résidants de Hudson aux répercussions visuelles de l'entreposage des traversiers, la commission est d'avis que l'effet écran recherché par la plantation de conifères aux abords des lieux doit être conforme à la simulation visuelle présentée, et ce, dès le premier hiver après la réalisation du projet.*

Chapitre 4 Le service de la traverse et la ville de Hudson

Dans le présent et dernier chapitre, la commission examine de façon plus détaillée la question de partage à l'échelle régionale des avantages et des inconvénients du service de la traverse tel qu'il existe actuellement et celui proposé dans le cadre du projet à l'étude. Dans cette analyse, la commission se réfère aux valeurs d'équité et de solidarité sociale auxquelles la *Loi sur le développement durable* (L.Q. 2006, c. 3) fait référence.

La répartition des avantages et des inconvénients

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le projet à l'étude ne modifie pas en soi l'ensemble des avantages et inconvénients découlant des activités de la traverse puisqu'ils sont tributaires pour l'essentiel du service tel qu'il est aujourd'hui et fonction de l'évolution de son usage à travers les années. Du côté des avantages, le service de la traverse en comporte un certain nombre qui gagneraient à être passés sommairement en revue. Ainsi, pour ce qui est du transport au sens général du terme, le ministère des Transports qualifie le service de complémentaire au réseau routier régional même si sa capacité est infime comparativement à la capacité du réseau autoroutier régional. Tel qu'il est aujourd'hui, le service permet aux automobilistes qui s'en prévalent de réaliser des économies de temps de parcours et de consommation de carburant, somme toute avantageuses à leur échelle.

Pris dans le contexte des émissions globales annuelles de gaz carbonique attribuables au parc automobile de la région métropolitaine, l'avantage du service correspond à une diminution tout au plus inférieure à 0,02 %. Une telle diminution est, certes, qualifiable de modeste, mais elle demeure tout de même une contribution strictement positive au bilan québécois en matière d'émissions atmosphériques des gaz à effet de serre.

À l'échelle régionale, le service de la traverse permet à certains résidants des deux rives de s'épargner du temps perdu dans des bouchons de circulation. Le service procure également à la région, du côté des Laurentides principalement, des avantages économiques indéniables.

Par ailleurs, force est de constater que de tels avantages ne font pas partie de l'expérience vécue par la très grande majorité des résidants de la ville de Hudson.

Alors que les bienfaits du service sont nombreux et largement répartis aussi bien sur le plan régional que personnel, les inconvénients du service reviennent presque exclusivement à cette ville et à une partie de ses résidants. Qui plus est, qu'il s'agisse de bruit, de ralentissement et de congestion ou de débordement de véhicules, ce sont des inconvénients qui sont concentrés pour l'essentiel dans une zone résidentielle de près de 275 m sur 75 m, ou 20 625 m^2.

La commission note également que les caractéristiques physiques de cette zone résidentielle ne permettent pas l'aménagement de bandes de stationnement pour les véhicules en attente de prendre la traverse sur les rues Bellevue et Main (figure 1). La possibilité qu'une telle tâche soit assumée par la Ville de Hudson n'est pas envisageable, selon ses élus, sans recourir à des expropriations que la Ville juge moralement injustifiées et hors de sa portée du point de vue financier (DM16, p. 8 ; M. Thomas Birch, DT4, p. 48 et 49).

De l'équité et de la solidarité sociale en question

Une telle dissymétrie dans la répartition des avantages et des inconvénients pose la question de deux valeurs en apparence contradictoires. Il y a d'abord l'équité qui recommande que la gestion de l'espace public et des ressources communes, telle que la répartition des avantages et des fardeaux associés à un service donné, soit la plus équilibrée possible sur le plan des rapports intergénérationnels, sociaux ou interrégionaux.

L'autre valeur est celle de la solidarité sociale. Une telle valeur recommande qu'un groupe social ou une communauté accepte d'assumer un inconvénient qui procure autrement des avantages plus importants du point de vue du bien public, et compte tenu de l'intérêt général. Et c'est dans la mesure où le bilan global de la répartition des avantages et des inconvénients à l'échelle de la société tend vers l'équilibre et l'équité que l'acceptation de tels inconvénients à l'échelle locale devient d'autant plus justifiable pour le bien commun.

Or, tenir compte avec mesure de ces deux valeurs en apparence contradictoires oblige à des efforts civiques et politiques afin de réduire dans la mesure du possible les fardeaux que les uns et les autres se doivent de porter au nom de l'intérêt public. Par ailleurs, il va sans dire qu'une répartition strictement égale des avantages et inconvénients d'un projet ou d'une entreprise sociale ou économique entre groupes sociaux, communautés ou régions est un objectif difficilement atteignable sinon impossible sur le plan pratique et social. De plus, tout effort visant à imposer une telle répartition ne peut se faire qu'aux dépens de la cohérence civique du milieu ou de

l'espace social concerné. Une telle imposition ne peut se faire qu'aux dépens de la rationalité économique requise dans le but d'assurer la meilleure utilisation de l'espace public et des ressources communes.

Il est évident que le service tel qu'il est actuellement comporte un nombre d'inconvénients irréductibles liés à son existence même. Il s'agit pour l'essentiel d'un niveau inhérent de bruit et de circulation routière perceptible jusqu'à 22 h durant la saison d'exploitation, de fluidité limitée de trafic durant les périodes de pointe, de même que des impacts qui en découlent en matière de pollution atmosphérique et de facilité de circulation des véhicules d'urgence. De plus, ce sont en l'occurrence des inconvénients que le projet à l'étude ne risque pas d'atténuer. Or, s'agissant des considérations de solidarité sociale et tenant compte des liens historiques entre le service et la Ville de Hudson, il est dans l'ordre normal des choses que la Ville et ses résidants assument de tels inconvénients intrinsèquement liés au service en soi, et qui ont toutes les chances de perdurer advenant la réalisation du projet.

Toutefois, il est injustifiable de demander à la Ville et à ses résidants d'accepter en plus ce qui serait en soi inacceptable autrement, à savoir le débordement de véhicules en attente d'utiliser la traverse sur les voies publiques de la ville comme conséquences des activités du service en question. Aux yeux de la commission, de tels inconvénients[1] dont la prise en charge correcte de même que les efforts et coûts qui s'y rattachent devraient incomber à l'entreprise et à ses clients plutôt qu'à la communauté d'accueil. Une telle prise en charge s'impose d'autant plus qu'elle pourrait se faire à peu de frais et que l'intégration correcte des coûts devrait faire partie intégrante de toute stratégie de gestion durable des biens communs et de l'espace public.

Tenant compte de ces faits et considérations, il ressort que l'écart entre les avantages et les inconvénients attribuables au service est trop défavorable à la Ville de Hudson et à ses résidants. Cela commande qu'une réduction de leur fardeau doit être recherchée dans le but de s'assurer que les inconvénients qu'ils subissent déjà demeurent dans les limites du raisonnable du point de vue civique et communautaire.

1. De tels inconvénients sont parfois qualifiés « d'externalités ». Ce terme a été élaboré en anglais, devenant courant dans le domaine des sciences de l'environnement. En ce sens, il désigne une nuisance, un fardeau ou une charge attribuable à une entreprise économique ou sociale qui n'est pas correctement reflété dans la structure des coûts ou la gestion générale d'une telle entreprise et dont les conséquences sont subies par autrui ou par une collectivité donnée dans son ensemble.

- ***Avis*** *— Considérant l'envergure de l'écart entre les avantages et les inconvénients découlant du service de traverse reliant Hudson et Oka, la commission est d'avis que le projet fournit l'occasion d'alléger les nuisances évitables que déplorent les résidants du secteur attenant au service de traversiers à Hudson. En conséquence, la commission est d'avis que l'autorisation éventuelle du projet de modernisation proposé devrait s'inscrire dans un cadre permettant une diminution des nuisances subies par les résidants de Hudson.*

Conclusion

À la lumière de l'information soumise et au terme de son analyse, la commission estime que le projet est justifié pour ce qui est des considérations visant la sécurité des usagers du service, de ses travailleurs et des plaisanciers qui fréquentent le plan d'eau concerné.

Toutefois, la commission ne peut demeurer insensible aux appréhensions des citoyens et des élus de la ville de Hudson en ce qui concerne la qualité visuelle de leur environnement. En ce sens, la commission estime essentiel que l'écran végétal que propose d'ériger le promoteur dans le but de cacher les bateaux pendant leur entreposage en hiver soit de qualité et de grande taille afin de remplir pleinement sa fonction à partir de la première année, advenant la réalisation du projet.

Par ailleurs, la commission ne peut souscrire à la proposition du promoteur qui désire prolonger les heures d'ouverture du service pendant sa saison d'activité, étendant ainsi l'horaire de 6 h à 24 h. Tenant compte du caractère résidentiel de la zone qui accueille le service du côté de Hudson, la commission est d'avis que les heures de service actuellement en vigueur ne devraient pas être modifiées.

La commission note que la plupart des inconvénients que déplorent les résidants de Hudson sont inhérents au service existant et tel qu'il a évolué dans le temps. La commission est d'avis que ces inconvénients sont tributaires de facteurs démographiques régionaux ainsi que de facteurs propres aux caractéristiques du réseau routier. Par conséquent, la commission est persuadée que le projet, dans la mesure où les heures d'exploitation du service de traverse demeurent telles qu'elles sont actuellement, n'aurait pas d'effets aggravants ni atténuants sur les inconvénients constatés.

La commission estime par ailleurs inacceptable que l'exploitation du service de la traverse puisse conduire à des débordements de véhicules en attente sur les rues de la ville de Hudson. Les inconvénients que cela représente pour les résidants du secteur et les problèmes de sécurité publique que cela pose paraissent injustifiés et leur prise en charge devrait incomber à l'entreprise et à ses clients plutôt qu'à la communauté d'accueil. Par conséquent, la commission est d'avis que l'autorisation éventuelle du projet devrait être assortie d'une condition stipulant que l'exploitation normale du service ne conduise pas à des débordements de véhicules en attente sur les voies publiques de la ville de Hudson. Aussi, il serait opportun que le ministère

des Transports examine la possibilité de permettre au promoteur d'afficher le temps d'attente estimé pour prendre la traverse sur les panneaux existants annonçant le service sur le réseau routier. Cela contribuerait à diminuer les possibilités de débordement des véhicules dans les secteurs résidentiels adjacents à la traverse.

Fait à Québec,

Qussaï Samak
Président de la commission

Lucie Bigué
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Isabel Bernier-Bourgault, analyste
Sylvie Mondor, analyste

Avec la collaboration de :
Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Josée Primeau, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Catherine Roberge, conseillère en communication
Kathleen Martineau, agente de secrétariat

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M^me^ Kathleen Conway

M^me^ Sally McArthur
M. Peter McArthur

M^me^ Susan McArthur
M. Lewis Reford

Regroupement de citoyens
Requête conjointe

M. Anthony Austin
M^me^ Chantal Austin
M. Graham Bourgeois
M. Jacques C. Bourgeois
M^me^ Nicole Bourgeois
M^me^ Christine Clinch
M^me^ Sandy Farrell
M. Michael Lawrence
M^me^ Sandy Lawrence
M^me^ Josée Payette
M. Leo Rampen
M. Robert Tetley

M^me^ Solange Villeneuve

M^me^ Cynthia Weiner
M. Sébastien Weiner

Ville de Hudson
M^me^ Elisabeth A. Corker

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 13 mars 2006.

La commission et son équipe

La commission

M. Qussaï Samak, président
M[me] Lucie Bigué, commissaire

Son équipe

Isabel Bernier-Bourgault, analyste
Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission (1re partie)
Kathleen Martineau, agente de secrétariat
Sylvie Mondor, analyste
Josée Primeau, coordonnatrice du secrétariat de la commission (2e partie)
Catherine Roberge, conseillère en communication

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

14 et 20 mars 2006

Rencontres préparatoires tenues à Québec et à Hudson

1re partie

27 et 28 mars 2006
Centre communautaire Stephen F. Shaar
Hudson

2e partie

24 avril 2006
Centre communautaire Stephen F. Shaar
Hudson

26 avril 2005
Salle de la mairie
Oka

Le promoteur

Traverse Oka inc.	M. Claude Desjardins, porte-parole
Son consultant	
GENIVAR groupe-conseil inc.	M. Bernard Fournier

Les personnes-ressources

M. Bernard Hébert (disponible pour répondre aux questions par courrier au besoin)	Ministère de la Culture et des Communications
M. Pierre Bilodeau M. Michel Renaud	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
M. Guy Marcil M. Jean-Luc Pellerin M. Son Thu Le	Ministère des Transports
M. Jean Sylvain	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Éric Blouin	Municipalité d'Oka
M[me] Marie-Pierre Veilleux (disponible pour répondre aux questions par courrier au besoin)	Pêches et Océans Canada
M. Pierre Plamondon M[me] Marie-Hélène Salvail	Transports Canada
M[me] Nathalie Lavoie M[me] Louise L. Villandré	Ville de Hudson

Les participants

	Mémoires
M. Jacques C. Bourgeois	DM13
M. Hubert Bourque	DM32
M[me] Mildred Broom	DM30
M. Graham Campbell	DM19
M[me] Dominique Carrière	DM27
M. Alex Coronado-Guzman M[me] Mavis Martin M[me] Johanne Mainville M. Daniel Cyr	DM15
M[me] Kathleen Conway	DM2
M[me] Lorraine D'Artois	Verbal
M. Patrick Desilets M. Daniel Dormoy	DM26
M. Gordon Drewett	
M[me] Ysabelle Gagnon	DM21
M. Denis Gaspé	Verbal
M. Michel Gaudette	
M[me] Dianne Laheurte	DM12
M. Jean-Guy Lalonde	DM6
M[me] Dominique Lauzon	Verbal
M. Rémi Lavoie	DM28
M[me] Martine Longpré	
M. Ghislain Lortie	DM8
M[me] Susan McArthur	DM17

M[me] Rose-Marie Marquis		DM4
M. David Morton		DM5
M[me] June Penney		Verbal
M. Pierre Pilon		DM11
M[me] Élise Poirier		Verbal
M[me] Vonnie Rochester		Verbal
M[me] Renee Roberts M. Norman Fullum M[me] Tina Grennan M[me] Line Lauzon M. Patrick McMullen M. Christopher Royal		DM9
M. Pierre Roy		
M. John Norman St-Aubin		DM1 DM18
M. Marcel Soucy		DM23
M. Mario Stephenson		DM3
Chambre de commerce du lac des Deux Montagnes	M[me] Marie-Claude Perreault	Verbal
Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime	M[me] Édith Bélanger	DM7
Conseil régional de l'environnement des Laurentides	M. Jacques Ruelland	Verbal
Excellence Dodge Chrysler	M. Michel Bourdeau M. Pierre Séguin M[me] Monette Lepage	DM22
Ferme Marinier inc.	M. Gilles Marinier M[me] Danielle St-Jacques	DM29
Loisirs Laurentides	M. Jacques Allard	DM25
Mohawk Council of Kanesatake	M. Steven Bonspille	DM20

MRC de Deux-Montagnes	M[me] Nicole Loiselle	DM31
Municipalité d'Oka	M. Yvan Patry	DM14
Pommes en fête	M. Jude B. Lavigne	DM10
Resto Al-Dente	M. Claude Gosselin	Verbal
Société d'histoire d'Oka	M[me] Réjeanne Cyr	DM24
Ville de Hudson	M[me] Elizabeth A. Corker, mairesse	DM16

Au total, 32 mémoires et 9 présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale d'Oka
Oka

Centre communautaire Stephen F. Shaar
Hudson

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

PR1 TRAVERSE OKA INC. *Avis de projet*, juin 2004, 12 pages et annexes.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juin 2004, 25 pages.

PR3 GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

PR3.1 *Étude d'impact*, mars 2005, 118 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, novembre 2005, 41 pages.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, juillet 2005, 8 pages et annexes.

PR5.1 GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, août 2005, 36 pages et annexes.

PR5.2 GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Réponses aux questions et commentaires des autorités fédérales*, septembre 2005, 28 pages et annexes.

PR5.3 GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Réponses à la deuxième série de questions des autorités fédérales*, novembre 2005, 6 pages.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 13 avril au 14 octobre 2005, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 2 novembre 2005, 3 pages.

PR8 TRAVERSE OKA INC. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

PR8.1 TRAVERSE OKA INC. *Rapport de la concertation sur le projet de modernisation de la traverse Oka-Hudson*, 91 pages.

Par le promoteur

DA1 TRAVERSE OKA INC. *Projet de modernisation. Présentation du projet*, mars 2006, 5 pages.

DA2 TRAVERSE OKA INC. *Copie du transparent Empiètements en milieu hydrique*, 1 page.

DA3 TRAVERSE OKA INC. *Traverse Hudson-Oka. Mécanisme d'évaluation de l'achalandage et des débordements de véhicules*, 17 juin 2004, 4 pages.

DA4 TRAVERSE OKA INC. *Projet de modernisation – Période des travaux – Échéancier*, 1 page.

DA5 ARCHITECTURE NAVALE RAYMOND DAOUST INC. *Étude de préfaisabilité visant à déterminer l'option la plus favorable pour l'expansion du service de la traverse Hudson-Oka*, 1994, 10 pages.

DA6 NAVTECH INC. *Traverse Oka inc. Avant-projet de remplacement des bacs*, rapport n° 1894-00-RA001, janvier 2001, 14 pages.

DA7 VILLE DE HUDSON. *Réponse à M. Claude Desjardins concernant la demande d'information sur la conformité des travaux du projet au quai de Traverse Oka inc. dans la municipalité de Hudson. Extrait conforme de la section 25 du règlement de zonage n° 321*, 30 mai 2002, 7 pages.

DA8 TRAVERSE OKA INC. *Rencontre avec la municipalité de Hudson. Ordre du jour proposé*, 30 mars 2004, 2 pages.

DA9 VILLE DE HUDSON, MUNICIPALITÉ D'OKA et TRAVERSE OKA INC. *Entente entre les parties sur les modalités entourant l'accroissement de l'achalandage à la suite de la modernisation des équipements de la traverse Hudson-Oka*, juillet 2004, 1 page.

DA10 VILLE DE HUDSON. *Correspondance adressée à M. Claude Desjardins sur la congestion de la circulation automobile due à l'attente pour l'embarquement sur la traverse*, août-septembre 2004 et juillet 2005, 3 pages.

DA11 TRAVERSE OKA INC. *Copie du transparent Taux de rétention : comparaison pour l'année 2004 entre la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon et la traverse Hudson-Oka*, non daté, 1 page.

DA12 JEAN-YVES BLANCHARD AVOCAT. *Opinion juridique. Droits acquis en matière de droit municipal*, 10 février 2005, 3 pages.

DA13 TRAVERSE OKA INC. *Aspect visuel du secteur. Recueil de photos sur différents points de vues du site en général*, mars 2006, 9 pages.

DA14 TRAVERSE OKA INC. *Copie du transparent Particularités en milieu aquatique*, mars 2006, 1 page.

DA15 COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL. *Relevé des accidents de travail survenus à la traverse d'Oka entre le 1er janvier 2001 et le 31 décembre 2005*, 5 février 2006, 7 pages.

DA16 WALTER CRAMERSTETTER. *Correspondance adressée à M. Claude Desjardins sur la possibilité d'installer une barrière végétale pour camoufler l'entreposage des traversiers*, 5 mars 2006, 1 page.

DA17 VIZSTUDIO.CA. *Proposition de services professionnels pour installer une barrière végétale en vue de camoufler l'entreposage des traversiers dans le cadre du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka – Secteur de la rive de Hudson*, 12 mars 2006, 1 page.

DA18 TRAVERSE OKA INC. *La traverse Oka-Hudson. Un service essentiel au développement économique et touristique régional faisant partie intégrante du réseau routier des régions limitrophes*, 1993 à 2005, pagination diverse.

DA19 TRAVERSE OKA INC. Extrait de *La traverse Oka-Hudson vers l'avenir*, mars 2001, pagination diverse et annexes.

DA19.1 TRAVERSE OKA INC. *Annexes complémentaires au document DA19*, non paginé.

DA20 GENIUM et NAVTECH INC. *Plan de l'aménagement du site sur la rive de Hudson pour présenter spécifiquement la rampe de halage conçue pour l'entreposage de deux bateaux*, janvier 2002, 3 pages.

DA21 GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Courriel adressé à Traverse Oka inc. concernant le tapis anti-érosion le long du quai municipal à Oka*, 30 mars 2006, 1 page.

DA22 TRAVERSE OKA INC. *Rapport d'accidents survenus entre 2000 et 2005 lors des opérations de transbordement*, avril 2006, 1 page.

DA23 GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Rapport concernant le remplacement pour compenser la perte d'habitat aquatique qui sera engendrée par l'aménagement de la rampe de halage du côté de Hudson*, 13 avril 2006, 31 pages.

Par les personnes-ressources

DB1 TRANSPORTS CANADA. *Copie des transparents de la présentation de M. Pierre Plamondon sur le fonctionnement de la traverse Hudson-Oka*, 27 mars 2006, 31 pages.

DB2 TRANSPORTS CANADA. *Document de rapport d'inspection du Bureau d'inspection de navires*, 13 juillet 2005, 1 page.

DB3 MUNICIPALITÉ D'OKA et TRAVERSE OKA INC. *Bail concernant l'utilisation des infrastructures mises en place à Oka et nécessaires au fonctionnement de la traversée*, 27 juillet 1998, 22 pages.

DB4 MUNICIPALITÉ D'OKA et TRAVERSE OKA INC. *Consentement à cession par la municipalité d'Oka à Traverse Oka inc.*, 14 juin 1999, 2 pages et annexe.

DB5 MUNICIPALITÉ D'OKA. *Règlement 2002-30 concernant les nuisances et applicable par la Sûreté du Québec*, 5 août 2002, 4 pages.

DB6 MUNICIPALITÉ D'OKA. *Règlement 2003-34 modifiant le règlement 2002-30 concernant les nuisances et applicable par la Sûreté du Québec*, 7 juillet 2003, 3 pages.

DB7 VILLE DE HUDSON. *Règlement opérationnel n° 406 concernant le contrôle architectural*, 4 juin 2001, 3 pages.

DB8 VILLE DE HUDSON. *Rapport sur l'historique du zonage – Traverse Oka inc.*, 27 juillet 2001, 3 pages.

DB9 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Aires de concentration d'oiseaux aquatiques, lac des Deux Montagnes, secteur Oka*, non daté, 1 carte.

DB10 TRANSPORTS CANADA. *Traverse Oka inc. Rapport sur un accident et les opérations – Collision des traversiers « Traverse d'Oka n° 9 » et « Traverse d'Oka n° 10 »*, 7 pages et 14 photos.

DB11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contrat 5410-05-3001 entre le ministre des Transports du Québec et Entreprise Marissa inc. concernant la mise en place d'un dépôt lacustre pour les sédiments de classe 3, le dragage, le transport et la disposition des sédiments de classe 3 non toxiques en inhibition de croissance ou de toxicité létale, des sédiments de classe 4 ainsi que tous les travaux connexes du chenal Oka-Hudson, dans les municipalités de Hudson et d'Oka, MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Deux-Montagnes, C.E.P. Vaudreuil et Deux-Montagnes, sur une longueur approximative de 0,56 km*, 6 septembre 2005, 1 page et annexes.

DB12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations*, juillet 2001, 254 pages.

DB12.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations, cartographie*, juillet 2001, pagination diverse.

DB13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination – Station 1 : traversier Oka-Hudson*, 1993, 110 pages.

DB14 TRANSPORTS CANADA. *Règlement sur les abordages* [CRC, vol. XV, c. 1416], 3 pages.

DB15 CANADA. *Loi sur la marine marchande du Canada* (L.R.C. (1985), c. S-9), article 404.

DB16 TRANSPORTS CANADA. *Norme de Transports Canada énonçant les exigences conformes aux règles courantes de conception de nouveaux embarcadères ou de remplacement d'embarcadères existants, y compris des rampes pour véhicules et piétons et des structures de support, des interfaces d'accès entre la rive et la rampe et la rampe et le navire, des systèmes de fonctionnement*, 3 pages.

DB17 TRANSPORTS CANADA. *Programmes de financement existants auxquels le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka pourrait être admissible*, 10 avril 2006, 1 page.

DB18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Extrait de *Vers un plan de transport de la Montérégie – Proposition de plan de transport*, 3 décembre 2002, 17 pages.

DB19 TRANSPORTS CANADA. *Relevé des accidents et incidents de la traverse Oka-Hudson sur la période de 1995 à 2005*, 13 avril 2006, 2 pages.

DB20 VILLE DE HUDSON. *Règlement opérationnel n° 466 concernant les nuisances – RMH 450*, 2 août 2004, 6 pages.

DB21 MUNICIPALITÉ D'OKA. *Réponses à des précisions et documents demandés à la première partie de l'audience publique*, 21 avril 2006, 1 page.

DB22 MUNICIPALITÉ D'OKA. *Règlement n° 2001-19 constituant en site du patrimoine le stationnement du traversier et la jetée*, 5 juin 2001, 11 pages.

DB23 MUNICIPALITÉ D'OKA. *Correspondance adressée à M. Claude Desjardins concernant les commentaires de la municipalité sur l'étude d'impact environnemental du projet de modernisation de Traverse Oka inc.*, 30 juin et 17 août 2005, 4 pages.

DB24 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Conformité du projet de réaménagement du débarcadère du traversier Hudson-Oka à la* Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, 20 avril 2006, 4 pages.

DB25 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Extrait de la* Gazette officielle du Québec *(137e année, n° 22, partie 2) relative à la* Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, 1er juin 2005, 12 pages.

DB26 VILLE DE HUDSON. *Règlement n° 320 concernant le plan d'urbanisme de la Ville de Hudson*, 11 juillet 1994, 24 pages.

DB26.1 VILLE DE HUDSON. *Annexe au plan d'urbanisme : cartographie*, 1991-1992, 5 pages. (Seule la copie imprimée est disponible au secrétariat de la commission.)

DB27 VILLE DE HUDSON. *Rapports d'événements de la patrouille communautaire de la Ville de Hudson concernant la traverse d'Oka*, du 26 septembre 2004 au 5 août 2005, 16 pages et photos.

DB28 MUNICIPALITÉ D'OKA. *Plan de zonage – Règlement 84-102*, 12 mai 2004, 1 page.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au promoteur, Traverse Oka inc., concernant la consommation totale de carburant pour la saison 2005 et les caractéristiques thermiques des remorqueurs*, 5 avril 2006, 1 page.

DQ1.1 TRAVERSE OKA INC. *Réponses aux questions du document DQ1*, avril 2006, 9 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à Pêches et Océans Canada concernant l'impact du projet sur l'habitat du poisson*, 5 avril 2006, 2 pages.

DQ2.1 PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Réponses aux questions du document DQ2*, 18 avril 2006, 2 pages.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à Transports Canada concernant le dépôt de la lettre du 12 février 2004 adressée à M. Claude Desjardins dont il est mention dans l'étude d'impact*, 5 avril 2006, 1 page.

DQ3.1 TRANSPORTS CANADA. *Réponse à la question du document DQ3*, 5 avril 2006, 1 page.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère des Transports, Direction Laval–Mille-Îles, concernant la distance minimale à parcourir entre Oka et Montréal*, 5 avril 2006, 1 page.

DQ4.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ4*, 5 avril 2006, 2 pages.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant le taux d'émission de polluants atmosphériques (NOx, CO, MP) et de CO_2 par kilomètre des véhicules légers utilisant de l'essence sans plomb et du diesel*, 5 avril 2006, 1 page.

DQ5.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse à la question du document DQ5*, 21 avril 2006, 2 pages.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la MRC de Deux-Montagnes sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson*, 5 avril 2006, 1 page.

DQ6.1 MRC DE DEUX-MONTAGNES. *Réponse à la question du document DQ6*, 20 avril 2006, 2 pages.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la MRC de Vaudreuil-Soulanges sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson*, 5 avril 2006, 1 page.

DQ7.1 MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES. *Réponse à la question du document DQ7*, 8 juin 2006, 2 pages.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire à la question DQ4 adressée au ministère des Transports, Direction Laval–Mille-Îles, concernant le temps requis pour parcourir la distance minimale entre Oka et Montréal à l'heure de pointe*, 10 avril 2006, 1 page.

DQ8.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ8*, 13 et 19 avril 2006, 4 pages.

DQ9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère des Transports, Direction Ouest-de-la-Montérégie, concernant la distance minimale à parcourir entre Hudson et Montréal ainsi que le temps requis pour effectuer le trajet en période de pointe et hors pointe*, 10 avril 2006, 1 page.

DQ9.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ9*, 19 avril 2006, 2 pages.

DQ10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires de la Ville de Hudson retenues par la commission et adressées à Traverse Oka inc.*, 10 avril 2006, 2 pages.

DQ10.1 TRAVERSE OKA INC. *Réponses aux questions du document DQ10*, 10 avril 2006, 1 page.

DQ11 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la Ville de Vaudreuil-Dorion sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson ainsi que le niveau d'utilisation de ce service par les résidants*, 11 avril 2006, 1 page.

DQ11.1 VILLE DE VAUDREUIL-DORION. *Réponse à la question du document DQ11*, 18 avril 2006, 1 page.

DQ12 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la Ville de Saint-Lazare sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson ainsi que le niveau d'utilisation de ce service par les résidants*, 11 avril 2006, 1 page.

DQ13 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la municipalité de Rigaud sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson ainsi que le niveau d'utilisation de ce service par les résidants*, 11 avril 2006, 1 page.

DQ13.1 MUNICIPALITÉ DE RIGAUD. *Réponse à la question du document DQ13*, 25 avril 2006, 1 page.

DQ14 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la municipalité de Saint-Placide sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson ainsi que le niveau d'utilisation de ce service par les résidants*, 11 avril 2006, 1 page.

DQ15 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson ainsi que le niveau d'utilisation de ce service par les résidants*, 11 avril 2006, 1 page.

DQ15.1 MUNICIPALITÉ DE SAINT-JOSEPH-DU-LAC. *Réponse à la question du document DQ15*, 15 mai 2006, 2 pages.

DQ16 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la municipalité de Pointe-Calumet sur les avantages ou désavantages pour celle-ci de l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson ainsi que le niveau d'utilisation de ce service par les résidants*, 11 avril 2006, 1 page.

DQ16.1 MUNICIPALITÉ DE POINTE-CALUMET. *Réponse à la question du document DQ16*, 19 avril 2006, 1 page.

DQ17 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère des Transports, Direction Ouest-de-la-Montérégie, concernant les débits de circulation, en véhicules par heure en période de pointe du matin, de même que les DJMA, sur certains ponts reliant la couronne nord à Montréal et à Laval (A-13, A-15, R-148) ainsi que la capacité théorique (en véhicules par heure), le temps d'attente moyen en période de pointe du matin et le niveau de service pour chacun de ces ponts*, 13 avril 2006, 1 page.

DQ17.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ17*, 24 avril 2006, 3 pages.

DQ18 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère des Transports, Direction Laval–Mille-Îles, concernant les débits de circulation, en véhicules par heure en période de pointe du matin, de même que les DJMA, sur certains ponts reliant la couronne nord à Montréal et à Laval (A-13, A-15, R-148) ainsi que la capacité théorique (en véhicules par heure), le temps d'attente moyen en période de pointe du matin et le niveau de service pour chacun de ces ponts*, 13 avril 2006, 1 page.

DQ18.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ18*, 20 avril 2006, 4 pages.

DQ19 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la Ville de Hudson afin de préciser les répercussions, aussi bien positives que négatives, qu'aurait le projet sur la Ville ainsi que ses résidants pour ce qui est des domaines tels que la qualité de vie urbaine, la valeur marchande des propriétés privées ou publiques, la fiscalité de la Ville, la qualité et les coûts des services municipaux, la qualité et les coûts des infrastructures routières et municipales, ainsi que le potentiel de développement de ces infrastructures*, 13 avril 2006, 1 page.

DQ19.1 VILLE DE HUDSON. *Réponse à la question du document DQ19*, 18 avril 2006, 2 pages.

DQ20 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Précision fournie à Pêches et Océans Canada sur la question qui lui a été adressée dans le document DQ2 relativement aux superficies et volumes de sédiments dragués considérés pour demander la restauration des frayères au ministère des Transports du Québec comme projet de compensation*, 20 avril 2006, 1 page.

DQ20.1 PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Réponse à la question du document DQ20*, 20 avril 2006, 1 page.

DQ21 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère des Transports, Direction Ouest-de-la-Montérégie, concernant l'emplacement de la signalisation annonçant la traverse Hudson-Oka aux abords du réseau routier et la possibilité d'y inclure des indications lumineuses informant les usagers de l'évolution en temps réel du temps d'attente requis pour pouvoir utiliser la traverse*, 20 avril 2006, 1 page.

DQ21.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ21*, 11 mai 2006, 1 page, 2 cartes et 24 photographies.

DQ22 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère des Transports, Direction Laval–Mille-Îles, concernant l'emplacement de la signalisation annonçant la traverse Hudson-Oka aux abords du réseau routier et la possibilité d'y inclure des indications lumineuses informant les usagers de l'évolution en temps réel du temps d'attente requis pour pouvoir utiliser la traverse*, 20 avril 2006, 1 page.

DQ22.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ22*, 10 mai 2006, 1 page.

DQ23 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à Traverse Oka inc. relativement aux simulations visuelles à l'échelle, en élévation, de l'entreposage hivernal des bateaux à partir de différents points de vue et à l'impact de l'exploitation des bateaux autopropulsés pour ce qui est de la turbulence et de l'envergure des vagues engendrées par le mouvement de ces bateaux à l'approche des zones d'accostage des deux rives, le tout comparativement à la situation actuelle*, 9 mai 2006, 2 pages.

DQ23.1 TRAVERSE OKA INC. *Réponse à la première question du document DQ23*, 10 mai 2006, 1 page.

DQ23.2 NAVTECH INC. *Réponse à la troisième question du document DQ23*, 12 mai 2006, 1 page.

DQ23.3 TRAVERSE OKA INC. *Réponse à la deuxième question du document DQ23*, 15 juin 2006, 2 pages.

DQ23.4 TRAVERSE OKA INC. *Complément d'information sur les questions 2 et 3 du document DQ23*, 22 juin 2006, 1 page.

DQ24 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la Ville de Hudson afin de connaître son point de vue sur la suggestion de certains résidants de déplacer la traverse à la « Old Marina »*, 9 mai 2006, 1 page.

DQ24.1 VILLE DE HUDSON. *Réponse à la question du document DQ24*, 12 mai 2006, 1 page.

DQ25 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère des Transports, Direction Laval–Mille-Îles, demandant des précisions sur le document DQ22.1*, 17 mai 2006, 1 page.

DQ25.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ25*, 25 mai 2006, 3 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka.*

DT1 Séance tenue le 27 mars 2006 en soirée à Hudson, 98 pages.

DT2 Séance tenue le 28 mars 2006 en après-midi à Hudson, 89 pages.

DT3 Séance tenue le 28 mars 2006 en soirée à Hudson, 85 pages.

DT4 Séance tenue le 24 avril 2006 en soirée à Hudson, 96 pages.

DT5 Séance tenue le 26 avril 2006 en soirée à Oka, 47 pages.

Bibliographie

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2003). *Enquête origine-destination 2003. Faits saillants*, 26 p.

ASSOCIATION TOURISTIQUE DES LAURENTIDES (2005). *Guide touristique officiel des Laurentides 2005-2006*, 193 p.

ASSOCIATION TOURISTIQUE RÉGIONALE DE LA MONTÉRÉGIE (2005). *Guide touristique officiel de la Montérégie 2006-2007*, 145 p.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2003). *Projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes*, rapport 180, Québec, 65 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2006). *Plan d'action 2006-2012. Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*, Québec, 41 p.